Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien

Inaugural-Dissertation
der
rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Kaiser-Wilhelms-Universität Straßburg
zur Erlangung der Doktorwürde

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

vorgelegt von

Franz Guckenmuß

Hamburg
L. Friederichsen & Co.
(Dr. L. & R. Friederichsen)
1913

Referent: Prof. Dr. Sartorius Freiherr von Waltershausen.

Diese Abhandlung wird unter gleichem Titel, aber in erweiterter Form im Verlage von L. Friederichsen & Co. in Hamburg erscheinen.

Inhaltsübersicht.

Seite

I. Kapitel. Geschichtlicher Überblick über Frankreichs Seeverkehrspolitik 1
a) Die Systeme der äußern Schiffahrtspolitik . . . 2
1. Das System der ungleichen Behandlung der Flaggen . . 3
2. Das System der Gleichstellung der Flaggen 13
b) Die innere Seeschiffahrtspolitik 16
1. Die Zeit Colberts 16
2. Die eingetragenen Seeleute 20
3. Vom Erlaß der Navigationsakte bis zum Ablauf der Freihandelsperiode 28
4. Das Gesetz von 1872 und die Zeit bis zum Erlaß des ersten Prämiengesetzes 31
II. Kapitel. Die Prämien im System der französischen Handelspolitik 36
III. Kapitel. Das Gesetz über die Handelsmarine vom 29. I. 1881 . 51
a) Die Gesetzesbestimmungen 52
1. Die Schiffbauprämien 52
2. Die Schiffahrtprämien 57
b. Kritische Betrachtung der einzelnen Gesetzesbestimmungen 64
1. Die Unterstützung des Schiffbaues 64
2. Die Unterstützung der Schiffahrt 67
c. Die Wirkung des Gesetzes 76
1. Die Seeschiffahrt 77
2. Der Schiffbau 84

I. Kapitel.

Geschichtlicher Überblick über Frankreichs Seeverkehrspolitik.

Allgemeines.

Erst seit ungefähr der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts kann man von einer französischen Volkswirtschaft sprechen; klar ist, daß auch erst um diese Zeit Volkswirtschaftspolitik möglich war. Seehandel und Seeverkehr wurden als bedeutende Faktoren der Volkswirtschaft von vornherein in diese Politik einbezogen und fanden seitdem je nach den politischen und wirtschaftlichen Zuständen und Anschauungen der Zeit mehr oder minder starke Berücksichtigung und Pflege. Seeverkehrs-(Schiffahrts-)politik ist die Gesamtheit der Maßregeln eines Staates im Interesse seiner heimischen Seeschiffahrt.[1] Man kann sie zweckmäßig in äußere und innere Schiffahrtspolitik einteilen, wobei zur äußern die Maßnahmen zur Sicherung der Benutzung der Meeresstraßen und der Schutz der heimischen Seeschiffahrt gegen fremden Wettbewerb zu rechnen sind, während zur innern die Maßregeln gehören, die innerhalb des Machtgebietes des Staates die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt zu steigern und ihre Interessen in wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung zu wahren berufen sind.[1] Neben den Maßnahmen, die ausgesprochenermaßen zur Hebung der Schiffahrt dienen sollen, können aber auch andere Maßnahmen der allgemeinen Wirtschaftspolitik, insbesondere der Handels- und Zollpolitik, den Seeverkehr beeinflussen. Diese Beeinflussung braucht nicht von vornherein beabsichtigt oder auch nur vorauszusehen gewesen sein. War sie beabsichtigt, so gehört die

[1] van der Borght in Elster II. Art. Schiffahrt.

Maßregel sowohl in das Gebiet der Handels- bezw. Zollpolitik als auch in das der Seeverkehrspolitik.

Die Annahme des Begriffes einer zu fördernden nationalen Schiffahrt schafft den Gegensatz zwischen heimischer[1] und fremder[2] Flagge: die Förderung, die die heimische Flagge erfährt, wird der fremden Flagge nicht gewährt. Im Interesse der Einfuhr hat man sich dann veranlaßt gesehen, aus den fremden Flaggen die Flagge des Warenursprungslandes[3] auszuscheiden, um ihr eine besondere Behandlung zu Teil werden zu lassen. Fremde Flaggen sind von da ab alle Flaggen mit Ausnahme der eigenen und der des Warenursprungslandes; sie werden unter der Bezeichnung „dritte Flagge[4]“ zusammengefaßt.

Der Vollständigkeit halber erwähnen wir noch die Flagge des Bestimmungslandes der Waren;[5] schiffahrtspolitisch hat diese Flagge eine gesonderte Behandlung nicht erfahren — in der Schiffahrtsstatistik eines Landes dagegen muß sie gesondert betrachtet werden, sobald es sich um die Feststellung handelt, wieviel des auswärtigen Handels auf dritte Flaggen, im internationalen Zwischenverkehr,[6] entfällt.

a) Die Systeme der äußern Schiffahrtspolitik.

Aus der Summe der Maßnahmen der äußern Schiffahrtspolitik, die seit rund 1650 zur Anwendung kamen, lassen sich zwei „Systeme“ herausschälen: das eine das System der ungleichen Behandlung der Flaggen, das andere das der Gleichstellung derselben.[7]

---

[1] pavillon national.

[2] pavillon étranger.

[3] pavillon d'origine oder de provenance.

[4] pavillon tiers.

[5] pavillon de destination.

[6] intercourse internationale.

[7] Wenn René Verneaux I S. 42 noch ein drittes System gefunden zu haben glaubt, so kommt dies daher, daß er äußere und innere Schiffahrtspolitik vermengt. Sein drittes System, die Unterstützung durch Geld, gehört der innern Schiffahrtspolitik an.

1. Das System der ungleichen Behandlung der Flaggen.

Schon vor der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts hat es bedeutende Handelsflotten in Italien, Spanien, Portugal und Holland gegeben. Ihre Macht und Stärke ist aber keineswegs auf irgendwelche schiffahrtspolitischen Maßnahmen zurückzuführen, sondern beruhte lediglich auf einem rücksichtslos durchgesetzten und aufrechterhaltenen faktischen Monopol. Mit welch' wildem Terrorismus man gegen diejenigen vorging, die sich Eingriffe in diese Monopolstellung erlaubten, dafür gibt Joubleau [1] ein markantes Beispiel: im Jahre 1616 ließ ein holländischer Kapitän die Besatzung eines französischen Schiffes — Kapitän, Offizier und Matrosen — auf die grausamste Weise zu Tode foltern, aus dem einzigen Grunde, weil sie es unternommen hatten, in Indien Handel zu treiben. Die letzte Handelsflotte, die ihre Macht aus der Monopolstellung herleitete, war die holländische. Colbert[2] schätzte im Jahre 1667 die Welthandelsflotte auf 20 000 Fahrzeuge; davon gehörten 16 000 den Holländern.[3] Sie nannten sich selbst „die Kärrner der Meere, les rouliers des mers". Das um die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts in England und Frankreich erstarkende Staatsbewußtsein erkannte die hohe Bedeutung des auswärtigen Handels, der damals fast ausschließlich Seehandel war, für die Volkswirtschaft. Durch staatliches Eingreifen glaubte man, sich einen Teil desselben sichern zu können, und — es ist die Zeit des Merkantilismus! — sich einen möglichst großen Teil desselben sichern zu müssen. Zunächst erließ die großbritannische Republik auf die Weigerung des seestarken Holland, sich ihr als Provinz einzugliedern, das als Navigationsakte bekannte Gesetz (9. Oktober 1651), dessen ursprünglichster Zweck die Vernichtung des holländischen Handels war. Dieses englische Schiffahrtsgesetz war das äußerste Extrem, das je zur Anwendung gekommen ist, im System der ungleichen Behandlung der

[1] I. S. 336 Anm.

[2] Brief an M. de Pompone, Gesandten in Niederland. Lettres VII, S. 264 V. S. 245.

[3] Das war 1667 d. s. 16 Jahre nach Erlaß der engl. Navigat. Akte.

Flaggen: es schloß die nichtenglischen Flaggen kurzerhand vom Verkehre mit England und dessen Kolonien aus und sah nur eine Milderung zu Gunsten der Flagge des Warenursprungslandes vor, deren Zulassung aber immerhin an gewisse, kaum jemals erfüllbare Bedingungen geknüpft war. Aber auch dann, in diesem günstigsten Falle der Zulassung, war die Flagge des Warenursprungslandes der englischen nicht gleichgestellt; sie war nur besser gestellt als die dritten Flaggen. Die beabsichtigte Wirkung des Gesetzes trat insofern ein, als die holländischen Schiffe aus dem Handel und Verkehre Englands verschwanden. Von der Bildfläche verschwanden sie darum noch nicht: sie warfen sich nun massenhaft auf den damals unter Colbert gerade aufblühenden französischen Seehandel. Das paßte nicht im mindesten in die Politik dieses Staatsmannes, der den nationalen Handel in den Händen nationaler Unternehmungen sehen wollte, und für den der „Handel zur See einer der mächtigsten Faktoren des Reichtums im Frieden und gewaltiger Stärke in Kriegszeiten war".[1] Zeit seines Lebens waren ihm auswärtiger Handel und Handelsflotte Sorgenkinder. Eine Navigationsakte hat er nicht erlassen, wohl weil er sich sagte, daß nur die insulare Lage Englands diesem ein so rigoroses Vorgehen ermöglichte. Andererseits hieß es alle Hoffnung auf eine nationale Flotte zu Grabe tragen, wenn er die Gleichberechtigung aller Flaggen in den französischen Häfen aufrecht erhalten wollte. So mußte er eigene Wege suchen. Daß er dabei das fiskalische Moment, soweit angängig, mit hineinspielen ließ, darf uns nicht weiter wundern — war er doch der Finanzminister eines stets geldbedürftigen Königs.

Der äußern Schiffahrtspolitik Colberts fiel also als erste Aufgabe zu, die holländische Konkurrenz zurückzudrängen, nach und nach ganz auszuschalten, und keine neue mehr aufkommen zu lassen. Dies wurde durch ein Tonnengeld[2] von

[1] Jsambert XVIII, S. 89.

[2] Den Gedanken eines Tonnengeldes hat schon Fouquet gehabt. Joubleau I, 336.

50 sous pro Ton[1] Rauminhalt erreicht, das von jedem fremden Schiffe, so oft es in einem französischen Hafen landete, zu entrichten war.[2] Doch ging Colbert nicht unvermittelt von einem Tag zum andern zu diesem Systeme über. Er hätte sonst der französischen Ein- und insbesondere der Ausfuhr zu sehr geschadet, da eine nennenswerte französische Handelsmarine, die gleich an die Stelle der ausfallenden holländischen hätte treten können, noch nicht bestand. In dem Freundschaftsvertrage mit den Vereinigten Niederlanden (27. April 1662) ließ er sich noch einmal zwei Milderungen zu Gunsten der Holländer „abringen". Danach wurde von holländischen Schiffen das Tonnengeld auf einer Reise nur einmal erhoben; ferner war nur die Hälfte des Betrages geschuldet, wenn das holländische Schiff als Rückfracht französisches Salz mitnahm. Im Jahre 1667 wurden diese Vergünstigungen wieder aufgehoben.[3] Neben der Erschwerung der ausländischen Konkurrenz durch das Tonnengeld hat sich aber auch Colbert nicht gescheut auf einem Gebiet den fremden Wettbewerb durch das absolute Verbot der fremden Schiffahrt ganz auszuschließen: im Verkehr zwischen den Kolonien und dem Mutterland, sowie zwischen Kolonie und Kolonie. In diesem „kolonialen Zwischenverkehr"[4] waren nach einer Bestimmung des sog. pacte colonial[5] vom 10. Juni 1670[6] alle Transporte der französischen Flagge ausschließlich vorbehalten.[7] Eine weitere Bestimmung dieses Kolonialpaktes verschloß den Kolonien

---

[1] Wir wenden in vorliegender Arbeit Ton, Tons, an, wenn wir das Raummaß meinen (Registerton); Tonne, wenn wir vom Gewichte sprechen.

[2] Isambert XIX, S. 276.

[3] Joubleau I, S. 337 ff. insbes. 342.

[4] Intercourse coloniale.

[5] Unter dieser Bezeichnung — Kolonialpakt — ist die Gesamtheit der verschiedenen Gesetze, Edikte und Verordnungen zu verstehen, die das Verhältnis des französischen Mutterlandes zu den Kolonien regeln. Es ist nicht etwa ein Vertrag mit den Kolonien, sondern ist diesen von der Metropole einseitig auferlegt. Lyon-Caen V, S. 6.

[6] Isambert XVII, S. 371.

[7] Lyon-Caen V, S. 6.

alle Märkte mit Ausnahme des französischen, sowohl für den Absatz ihrer Erzeugnisse als auch für die Deckung ihrer Bedürfnisse.[1] Unzweifelhaft haben diese Bestimmungen einen fördernden Einfluß auf die junge Handelsmarine gehabt, während sie für die wirtschaftliche Entwickelung der Kolonien und insbesondere deren Industrie und Handel geradezu verderblich gewirkt haben. Die Rückwirkung davon traf später auch die Handelsschiffahrt, die ohne den pacte colonial und unter dem Schutze etwa eines Tonnengeldes ganz andere Fortschritte gemacht hätte.

Colberts äußere Schiffahrtspolitik erschöpfte sich aber keineswegs in diesen Maßnahmen zur Erschwerung der Konkurrenz der fremden Flaggen. Er ist insbesondere auch um die Sicherheit auf den Meeresstraßen bemüht gewesen. Hat er auch vielleicht die französische Kriegsflotte in erster Linie aus politischem Ehrgeiz und in dem Streben nach dem „Weltreich“ geschaffen, so hat er sie doch weitgehendst in den Dienst von Handel und Handelsflotte gestellt: soweit sie nicht gerade in die politischen Kämpfe eingreifen mußte, lag der Kriegsflotte die Seepolizei gegenüber den Handel und Schiffahrt schwer schädigenden Seeräubern[2] ob; zeitweise sah sich Colbert sogar veranlaßt, den Handelsschiffen das Auslaufen ohne Begleitung von Kriegsschiffen zu verbieten. Der Kapitän eines Kriegsfahrzeugs, der ein seiner Obhut anvertrautes Handelsschiff im Stiche ließ, verfiel in schwere Strafe.[3] Immer wieder finden wir in den die Kriegsmarine betreffenden Erlassen den Gedanken: „ . . . . im Interesse unseres Seeheeres, unserer Geschwader und Kriegsschiffe und im Interesse des Handels, sowie um die Meere von aller Seeräuberei zu säubern . . . .“[4] So waren alle seine Maßnahmen, die für die Kriegsmarine ergingen (und es sind ihrer sehr viele) in letztem

---

[1] Als Kompensation für diese Beschränkung erhielten die Kolonien gewisse Privilegien, z. B. das Monopol des Zuckerimportes.

[2] Isambert XIX, S. 93, S. 283.

[3] Isambert XVIII, S. 427.

[4] z. B. Isambert XIX, S. 114.

Ende auch der Handelsmarine in nicht geringem Grade förderlich — manche, wie z. B. die Vorschriften über den Kriegsdienst der Matrosen, dienten mehr noch den Interessen der Handelsmarine als der Kriegsflotte. Wir werden auf diese Vorschriften und speziell auf die Frage der Bemannung der Kriegs- und Handelsschiffe bei Besprechung der innern Schiffahrtspolitik näher eingehen müssen.

Das von Colbert inaugurierte System der Schiffahrtspolitik blieb in seinen Grundzügen bis zur großen Revolution bestehen. Hie und da nur wurden Modifikationen von im ganzen unwesentlicher Bedeutung vorgenommen. Die Merkantilisten des siebzehnten Jahrhunderts und Colbert hatten allzu einseitig Handel und Industrie begünstigt; die Physiokraten des achtzehnten Jahrhunderts verfielen in das andere Extrem der alleinigen Begünstigung der Landwirtschaft: Handel und Schiffahrt wurden vernachlässigt und gingen immer mehr zurück. Als die konstituierende Versammlung und der Konvent die Lage der französischen Schiffahrt untersuchen ließen, stellte es sich heraus, daß die französische Flagge am Seeverkehr des eigenen Landes mit 20%, England mit 40% und die übrigen seefahrenden Nationen gleichfalls mit 40% beteiligt waren.[1] Nach der Auffassung jener Zeit konnte nur ein Mittel die Lage retten: der völlige Ausschluß des fremden Wettbewerbs: „la meilleure protection c'est la prohibition.“ Zunächst verzichtete man auf die Anwendung dieses Mittels, da man diplomatische Verwickelungen befürchtete. Als aber der Konvent England und Holland den Krieg erklärt hatte, war eine Rücksichtnahme nicht mehr nötig: Am 21. September 1793[2] erließ Frankreich seine Navigationsakte, die ganz der englischen nachgebildet war: Nahrungsmittel, Rohprodukte und Fabrikate können nach Frankreich nur direkt[3] und nur auf

[1] Marèc, Bericht an den Konvent; Amé II, S. 160.

[2] Loi contenant l'Acte de navigation; Lois et actes du gouvernement VII, S. 409.

[3] Von dem Verbot indirekter Einfuhr ließ schon das Ausführungsgesetz vom 27. vendémiaire an II Ausnahmen zu. a. a. O. VII, S. 402, Art. I, II, III.

französischen Schiffen eingeführt werden; unter gewissen Bedingungen auch auf Schiffen des Warenursprungslandes.[1] Die französische Küstenfahrt (Transporte zwischen französischen Häfen) ist der französischen Flagge ausschließlich vorbehalten.[2] Als französisches Schiff ist grundsätzlich nur ein in Frankreich, den Kolonien oder französischen Besitzungen gebautes anzusehen, wenn es ganz im Eigentum von Franzosen steht, und wenn alle Offiziere und mindestens dreiviertel der Mannschaft französische Staatsangehörige sind.[3] Das aus Colberts Tagen noch bestehende Tonnengeld von 50 sous pro Ton Rauminhalt auf fremde Schiffe ist durch die Navigationsakte nicht aufgehoben worden; durch Artikel 33 des am 27. vendémiaire II erlassenen Ausführungsgesetzes zur Navigationsakte ist sein Fortbestehen ausdrücklich bestätigt. Zugleich wurde ein solches Tonnengeld[4] für die französischen Schiffe der Küstenfahrt[5] und des kolonialen Zwischenverkehrs,[6] dem der Verkehr zwischen den französischen Handelsniederlassungen Asiens, Afrikas und Amerikas und dem Mutterlande gleichgeachtet wurde, eingeführt, während die aus einem fremden Hafen kommenden französischen Schiffe von jeder Abgabe befreit blieben.[7]

Voraussetzung für die volle Durchführung dieser Gesetze

---

[1] Nav. Akte Art. III.

[2] Daselbst Art. IV.

[3] Daselbst Art. II. Das Ausführungsgesetz vom 27. vendémiaire II fügte dem hinzu, daß die französische Nationalität des Schiffes verloren geht, sobald im Auslande am Schiffskörper vorgenommene Dockungs- oder Ausbesserungsarbeiten mehr als auf sechs Franken pro Ton Rauminhalt zu stehen kommen.

[4] Art. XXIX des Ausführungsgesetzes hob alle bisherigen Gebühren, die in gleicher Weise von französischen und fremden Schiffen zu entrichten waren, auf, z. B. Ankergeld, Schleppgeld, Bojengeld, Feuerbraken u. a. An deren Stelle trat das einheitliche Tonnengeld.

[5] Vier sous bei Fahrten zwischen Mittelmeer und Ozean, drei sous bei Fahrten in nur einem dieser Meere. Art. XXX.

[6] Sechs sous, Art. XXXI.

[7] Art. XXXII. Desgleichen die französischen Kaperschiffe und die Seefischereifahrzeuge.

wäre gewesen, daß die französischen Schiffe frei und ungehindert sich auf dem Meere hätten bewegen können. Das war aber während der Kriegsjahre bis 1814 niemals der Fall. Das feindliche England beherrschte die Meere und kein französisches Schiff durfte sich blicken lassen. So sah man sich denn gezwungen, von einer strengen Beobachtung der Navigationsakte abzusehen. Die Forderung direkter Einfuhr aus dem Warenursprungslande unter dessen oder unter der französischen Flagge wurde zu Gunsten neutraler Mächte fallen gelassen und zeitweise sogar die Küstenfahrt freigegeben. Als die Restauration einsetzte, war die Navigationsakte de facto seit langem außer Anwendung.[1] Von dem vorgefundenen schiffahrtspolitischen Régime ließ die neue Regierung zu Gunsten der französischen Flagge den Vorbehalt der Küstenfahrt und das Monopol des kolonialen Zwischenverkehrs, sowie die Tonnengelder bestehen.[2] Aufgehoben wurde die bevorzugte Stellung der Flagge des Warenursprungslandes und der kategorische Ausschluß der dritten Flagge. So waren alle Flaggen wieder in den französischen Häfen zum Verkehr mit dem Auslande zugelassen; den nichtfranzösischen wurde der Wettbewerb nur erschwert. Dem dienten einmal die noch bestehenden Tonnengelder.[3] Da man aber diese nicht für wirksam genug hielt, schuf man (hauptsächlich auch noch aus finanzpolitischen Gründen) etwas (in seiner Verallgemeinerung) neues.

Das Zollgesetz vom 28. April 1816[4] setzte für den Import Zölle von verschiedener Höhe[5] fest, je nachdem die

---

[1] Amé II, S. 161.

[2] Amé II, 162/163.

[3] Auf Grund der Gesetze vom vendémiaire an VII und floréal an X wurden von den fremden Schiffen erhoben:

droit principal	2	frs	50	4 frs 25.
décime	0	„	25	
demi-droit	1	„	25	
décime	0	„	25	

[4] Die vorhergehenden Zollgesetze vom 23. April und 17. Dezember 1814 hatten von vornherein nur provisorischen Charakter.

[5] droits différentiels.

Einfuhr auf französischen oder nichtfranzösischen Schiffen resp. zu Lande geschah: Waren, die auf nichtfranzösischen Schiffen oder auf dem Landwege eingeführt wurden, unterlagen einem höheren Zollsatze, als wenn sie auf französischen Schiffen eingebracht wurden. Durch den manchmal geradezu exorbitanten Unterschied in der Zollhöhe erreichte man de facto den Ausschluß der fremden Flaggen, der de jure aufgehoben war. Auch die gleichfalls aufgehobene direkte Einfuhr erreichte man wieder, insofern für die Einfuhr unter französischer Flagge die Zollsätze noch weiter differenziert waren, je nach der Herkunft. Ein Beispiel möge dies erläutern: die hundert Kilogramm Kaffee entrichteten[1] an Zoll:

A) bei der Einfuhr auf französischen Schiffen	1. aus den frz. Kolonien	a) jenseits des Kaps der guten Hoffnung . . .	50	frs
		b) diesseits des Kaps der guten Hoffnung . . .	60	„
	2. aus Indien		85	„
	3. aus andern außereuropäischen Ländern		95	„
	4. aus Niederlagen Europas oder der Mittelmeerländer		100	„
B) bei der Einfuhr auf fremden Schiffen			105	„

Solcher Differentialzölle waren etwa vierzig in den Tarif aufgenommen. Die so geschaffene Begünstigung der französischen Reederei wurde noch erheblich verstärkt,[2] als man in der Folgezeit wegen der allzuhohen Schutzzölle sich gezwungen sah, zur Aufrechterhaltung und Belebung des Exportes in ausgedehntem Maße die in gewißen Fabrikaten steckenden Rohstoffzölle bei der Ausfuhr dieser Fabrikate in Gestalt von festen Prämien zurückzuvergüten. Diese Prämien waren so berechnet, daß sie die Höhe des für die Einfuhr auf fremden Schiffen geltenden Zolles nicht erreichten; dagegen überschritten sie — z. T. ganz erheblich — den bei der Einfuhr auf französischen Schiffen geltenden Zollsatz; ganz besonders war dies natürlich bezüglich

[1] Bulletin des Lois 1816 II, S. 612.

[2] Lexis S. 99.

der Einfuhr aus den französischen Kolonien der Fall, die ja nur auf französischen Schiffen vor sich gehen konnte. Hatte der Fabrikant Material verwendet, das auf fremden Schiffen eingeführt war, so erhielt er bei der Ausfuhr seiner Fabrikate nicht den ganzen Zoll zurückvergütet, während er bei der Verwendung von Material, das auf französischen Schiffen eingeführt war, nicht nur den Zoll voll zurückbezahlt erhielt, sondern auch noch in den Genuß einer mehr oder minder reichlichen Prämie trat, je nachdem die Materialien mehr oder minder begünstigter Herkunft waren.

Für diejenigen Waren, die nicht mit einem differenzierten, sondern vielmehr mit einem einheitlichen Zollsatze (nur für die Einfuhr auf französischen Schiffen) belegt waren, sah das Zollgesetz vom 28. April 1816 [1] Zuschläge vor, wenn die Einfuhr auf nichtfranzösischen Schiffen erfolgte. Diese Flaggenzuschläge,[2] die im Grunde auf nichts anderes als auf Differentialzölle [3] hinauskamen, waren zunächst verhältnismäßig gering, stiegen aber bald enorm, ebenso wie die die fremden Schiffe treffenden Differentialzölle.[4] Beide Abgaben wirkten wegen ihrer Höhe prohibitiv und trafen in gleicher Weise alle nichtfranzösischen Flaggen, auch die des Warenursprungslandes, die sogar sowohl von der englischen als auch der französischen Schiffahrtsakte ausdrücklich zugelassen war. Das war ein Fehler: ein exportierendes Land, das eine eigene Handelsflotte besitzt, kann und wird niemals zugeben, daß seine Flotte vom Ver-

---

[1] Art. 7 des Zollgesetzes 28. IV. 1816.

[2] surtaxes de pavillon; das Gesetz von 1814 hatte ihre Höhe auf 10 frs (Waren aus Indien) und 5 frs (alle andern Waren) pro Doppelzentner festgesetzt; 1816 bestanden sie in einem bestimmten Prozentsatz des von den französischen Schiffen zu entrichtenden Zolles, der zu diesem Zolle zugeschlagen wurde.

[3] Bei den Differentialzöllen kann der abfertigende Zollbeamte den Zollsatz für französische und für fremde Schiffe aus dem Tarife entnehmen; bei den Flaggenzuschlägen ergibt sich der von dem fremden Schiffe geschuldete Zoll als die Summe aus dem vom französischen Schiff zu entrichtenden Zoll und dem Zuschlag, der vom Beamten zu errechnen ist.

[4] Gesetze 7. Juni 1820, 27. Juli 1822, 17. Mai 1826.

kehr mit den Absatzgebieten ausgeschlossen wird. In dieser Lage befanden sich die Vereinigten Staaten, die in jener Zeit unter anderm jährlich etwa 100 000 Ballen Rohbaumwolle nach Frankreich absetzten, und die nicht dulden wollten, daß deren Transport ausschließlich auf französischen Schiffen erfolge. Nachdem diplomatische Vorstellungen vergeblich gewesen waren, kam es zu einem scharfen Tarifkampfe, in welchem die Vereinigten Staaten schließlich Sieger blieben.[1] In dem Vertrage vom 24. Juni 1822 wurde ausgesprochen, daß Rohprodukte und Fabrikate der Union von jedem Zuschlage befreit sein sollten, sofern sie auf deren Schiffen in Frankreich eingingen. Das zugleich von 4 frs 25 auf 5 frs für amerikanische Schiffe erhöhte Tonnengeld[2] war eher eine Erleichterung als eine Erschwerung im Vergleiche zu den andern Flaggen, da sie dafür von allen allgemeinen und lokalen Gebühren[3] befreit waren. Im Verkehre mit Frankreich war so die amerikanische Flagge für den Transport *amerikanischer* Waren der französischen fast gleichgestellt.[4] Die völlige Gleichstellung erreichte England einige Jahre später[5], allerdings auch nur für die Einfuhr von Produkten des Reiches, die frei von Zuschlägen und frei von Tonnengeldern wie auf französischen Schiffen eingeführt werden konnten. Die andern seefahrenden Staaten folgten auf dieser Bahn: bis 1860 wurden rund dreißig solcher Verträge abgeschlossen, so daß die Zuschläge und Differentialzölle schließlich nur noch bei der indirekten Einfuhr zur Anwendung kamen, während für die direkte Einfuhr allmählich die gleiche Behandlung der Flaggen aller Nationen zur Regel geworden war.[6]

---

[1] Lagaillarde S. 36, 37. Amé II, S. 164, 165.

[2] Art. 5 Ord. 3 Sept. 1822.

[3] Hafen-, Lotsen-, Leuchtfeuer-, Makler- etc. Gebühren.

[4] Sie war ihr gleichgestellt, wenn man vom Tonnengeld absieht. Die französischen Schiffe waren davon befreit, die Schiffe der Union hatten ein solches von 5 frs zu entrichten, andererseits waren die amerikanischen Schiffe von den Gebühren befreit, die die französischen Schiffe tragen mußten.

[5] Im Vertrage vom 26. Januar 1826.

[6] Amé II, S. 166.

2. Das System der Gleichstellung der Flaggen.

In dieser Zeit gingen die großen Veränderungen und Umwälzungen vor sich, die das Wirtschaftsleben der Völker auf andere Grundlagen stellen sollten: die zunehmende Arbeitsteilung, die Zusammenballung großer Kapitalien und die Fortschritte der Technik. Außereuropäische Länder wie Amerika, Australien und Südafrika waren durch europäische Ansiedler wirtschaftlich erschlossen und warfen schon große Massen von Rohprodukten und Lebensmitteln auf die europäischen Märkte. Durch den Absatz des Überflusses stieg die eigene Kaufkraft für die industriellen Erzeugnisse der alten Welt, auf die sie noch ausschließlich angewiesen waren. Der Umfang des Verkehrs vervielfältigte sich, zumal als Eisen, Dampf und Schraube ihre Herrschaft antraten. Die Industrie wurde Exportindustrie; der Betrieb Großbetrieb; Handel und Verkehr Welthandel und Weltverkehr.

England hatte diese Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse zuerst erkannt und suchte durch eine neue Wirtschaftspolitik möglichst Vorteil daraus zu ziehen. Die Schiffahrtsakte, die während fast zweier Jahrhunderte Schutz und Stütze von Handel und Schiffahrt gewesen war, drohte unter den veränderten Verhältnissen eine Fessel zu werden und wurde daher aufgehoben (1849). An die Stelle völliger Absperrung trat die absolute Freiheit der Schiffahrt; die englischen Häfen wurden der freien Konkurrenz aller Flaggen geöffnet. Bald fielen auch die Zollschranken, der Freihandel triumphierte. Ließen sich die übrigen Nationen zunächst nicht, wie man gehofft hatte, dazu verleiten, dem Beispiele Englands zu folgen und nun auch ihrerseits zum Freihandel überzugehen, so erlangte die englische Politik doch Vergünstigungen für die Einfuhr englischer Produkte und für die englische Handelsschiffahrt auf Grund von Handelsverträgen, die mit einer Reihe von Staaten geschlossen wurden. Der erste derartige Vertrag kam am 23. Januar 1861 mit Frankreich zu Stande, wo die neue Regierung entschieden freihändlerisch gesinnt war. Für Frankreich war dieser Ver-

trag der erste Schritt auf der Bahn des Freihandels; er hatte allerdings nur zollpolitische, keine schiffahrtspolitischen Maßnahmen zur Folge. Doch ließen diese nicht lange auf sich warten. Schon am 3. Juli desselben Jahres erschütterte ein Gesetz die Monopolstellung der französischen Flagge in Ansehung des kolonialen Zwischenverkehrs. Die Bestimmung des Kolonialpaktes, welche die Kolonien für die Deckung ihrer Bedürfnisse auf den französischen Markt ausschließlich anwies, wurde aufgehoben:[1] Fortan können alle ausländischen Waren, deren Einfuhr nach Frankreich kein Einfuhrverbot entgegensteht, auch in die Kolonien eingeführt werden[2] und zwar unter jeder Flagge.[3] Die Kolonien können ihre Erzeugnisse unter jeder Flagge ausführen, sowohl nach andern Kolonien, als auch nach dem Festlande.[4] Das Gesetz über die Handelsmarine vom 19. Mai 1866 bildete den Schlußstein im Gebäude des Freihandels. Die Tonnengelder[5] und Flaggenzuschläge[6], die dadurch, daß sie tatsächlich die fremden Flaggen ausschlossen, den Schutz der heimischen Schiffahrt gebildet hatten, wurden aufgehoben. Die Einfuhr und Franzisierung fremder Schiffe wurde gegen eine Gebühr von 2 frs pro Registerton gestattet[7]. Damit war das System der Gleichstellung der Flaggen in Frankreichs äußerer Schiffahrtspolitik zur Geltung gelangt. Französische und fremde Flaggen waren für den Konkurrenzkampf in den französischen Häfen völlig gleichgestellt.[8]

Diese von freihändlerischen Ideen inspirierte Schiffahrtspolitik der französischen Regierung hat von vornherein heftige

[1] doch noch nicht für alle Kolonien.

[2] Art. 1 des Gesetzes.

[3] Artikel 3 des Gesetzes.

[4] Art. 7 des Gesetzes.

[5] Art. 4 des Gesetzes.

[6] Art. 5 des Gesetzes.

[7] Art. 3 des Gesetzes.

[8] Abgesehen von der Küstenfahrt, die der französischen Flagge ausschließlich vorbehalten blieb.

Gegner gefunden, die die Wirkung des Gesetzes von 1866, das in allen seinen Anordnungen erst 1869 ganz zur Geltung gelangen sollte, gar nicht erst abwarteten, sondern sofort eine maßlose Agitation ins Werk setzten. Voreingenommenheit der Schiffahrtskreise und der Krieg von 1870/71 hinderten die ruhige Entwickelung. Auf Thiers' Betreiben — er hatte bereits 1868 eine „Interpellation über die Folgen des neuen Systems" eingebracht und begründet — wurde eine Kommission eingesetzt, die am 28. März 1870 eine Untersuchung eröffnete und zur Ansicht kam, das Gesetz von 1866 sei verderblich für die französische Handelsschiffahrt, die eines kräftigen Schutzes gegen die ausländische Konkurrenz nicht entraten könne, und die man außerdem durch innerpolitische Maßnahmen ermutigen müsse; vorgeschlagen wurde eine vollständige Revision der Marinegesetze; Erhebung von Zuschlägen und bedeutend erhöhten Franzisierungsgebühren für fremde Schiffe; Prämien für französische Schiffe. Zu positiven Gesetzesvorschlägen konnte die Kommission ihre Arbeiten wegen des ausbrechenden deutsch-französischen Krieges nicht mehr verdichten. Nach dem Kriege brauchte man Geld; den Gedanken an Prämien mußte man damit fürs erste fallen lassen. Zuschläge und erhöhte Franzisierungsgebühren stellten dagegen eine Einnahmequelle in Aussicht, und dieser fiskalische Gesichtspunkt wurde ausschlaggebend: das Gesetz vom 30. Januar 1872 brachte Flaggenzuschläge für die Einfuhr auf nichtfranzösischen Schiffen,[1] sowie Zwischenplatzzuschläge.[2] Die Franzisierungsgebühr für Schiffe ausländischen Ursprunges wurde bedeutend erhöht.[3]

---

[1] 0,75 fr bei Einfuhr aus Europa und den Mittelmeerländern, 1,50 fr aus nichteuropäischen Ländern diesseits Kap Horn und Kap der guten Hoffnung, 2 frs aus Ländern jenseits des Kaps (pro 100 kg).

[2] Surtaxes d'entrepôt: 3 frs die 100 kg für Waren außereuropäischen Ursprunges, die von einem Stapelplatze Europas kommen (auch für französische Schiffe).

[3] 40, 50, 60 frs pro Bruttoregisterton für Holz-, Komposit- und Eisenschiffe (statt 2 frs).

So war die Gleichstellung der Flaggen wieder aufgehoben und der französischen Schiffahrt ein Hochschutz von neuem gewährt. Aber schon wenige Tage nach der Promulgierung stellte sich die Unmöglichkeit heraus, das Gesetz anzuwenden. In einem Vertrage mit Österreich von 1866, der bis 1877 unkündbar war, hatte Frankreich sich verpflichtet, die österreichischen Schiffe wie französische zu behandeln. Vorher und nachher waren zwischen Frankreich und andern Staaten eine Reihe von Handelsverträgen auf der Grundlage der Meistbegünstigung abgeschlossen worden: die Schiffe dieser Länder traten somit ohne weiteres in den Genuß dieses Vorteiles. Die französische Regierung knüpfte mit der österreichischen Verhandlungen an, um diese gegen gewisse Vergünstigungen in der Mittelmeerfahrt zum Verzicht auf ihr Recht aus dem Vertrage zu bewegen. Bismarck wirkte im Interesse der deutschen Schiffahrt auf Österreich ein, so daß dieses auf Erfüllung des Vertrages bestand. Ein Versuch Frankreichs, die Verträge zu umgehen, wurde von den Vereinigten Staaten sofort mit Repressalien, von England mit Androhung solcher beantwortet. Es blieb nichts weiter übrig, als die Zuschläge am 28. Juli 1873 wieder aufzuheben.

Dies die Aufhebung aussprechende Gesetz setzte zugleich eine Kommission ein, die die Lage der Handelsflotte untersuchen, sowie Mittel und Wege, ihr wieder aufzuhelfen, ausfindig machen sollte. Aus ihren Arbeiten und Vorschlägen ist das erste Prämiengesetz von 1881 hervorgegangen, dem dann 1893, 1902 und 1906 weitere gefolgt sind.

b) Die innere Seeschiffahrtspolitik.

1. Die Zeit Colberts.

Wir beschränken uns in den folgenden Ausführungen ganz auf die Darlegung der französischen Verhältnisse, von denen wir auch nur diejenigen Maßnahmen etwas eingehender behandeln, die heute noch in Geltung sind und somit mit unserm eigentlichen Thema enger zusammenhängen. Wir haben be-

reits[1] die innere Seeschiffahrtspolitik eines Staates als die Summe der Maßnahmen definiert, die innerhalb seines Machtgebietes die Leistungsfähigkeit der nationalen Schiffahrt zu steigern und ihre Interessen in wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung zu wahren berufen sind. Dem Begründer der äußern Seeschiffahrtspolitik Frankreichs, Colbert, gebührt der Ruhm, auch für die innere Schiffahrtspolitik seines Landes die Grundlagen geschaffen zu haben.

Die hervorragende Bedeutung, die Colbert und die Merkantilisten dem auswärtigen Handel, der beim Fehlen eigener Goldfelder als einzige Quelle des nationalen Reichtums angesehen wurde, beimaßen, schuf eine vielseitige Handels- und Verkehrspolitik. Die Belebung des auswärtigen Handels, der fast ausschließlich Seehandel war, bedeutete eine Förderung der französischen Seeschiffahrt und dies um so sicherer, als ja der Wettbewerb nichtfranzösischer Flaggen durch Maßnahmen der äußern Schiffahrtspolitik beschränkt war. Der Förderung von Handel und Verkehr dienten (um einiges hervorzuheben): Reduzierung und Vereinheitlichung der Zollsätze für die Einfuhr von Rohprodukten und Halbfabrikaten,[2] Begünstigung der Aus- und Einfuhr durch Reduzierung der Zollsätze für die auf Schiffen der Kolonialgesellschaften verladenen Waren,[3] Zollrückvergütung bei der Wiederausfuhr,[4] Erklärung von Dünkirchen und Marseille zu Freihäfen,[5] Aufhebung der Zollschranken im Innern,[6] Reduzierung und Vereinheitlichung der Taxen im Binnenverkehr (insbesondere der Schiffahrtsabgaben),[7] Bau von Landstrassen,[8]

---

[1] Oben S. 1.
[2] Joubleau I, S. 377 f.
[3] Isambert XVII, S. 37.
[4] Joubleau I, S. 412.
[5] Joubleau I, S. 283 ff.
[6] Joubleau I, S. 265 ff. Diese Aufhebung ist übrigens Colbert nicht ganz gelungen.
[7] Joubleau I, S. 254 ff.
[8] Joubleau I, S. 270 ff.

Schiffbarmachung von Strömen und Flüssen,[1] Anlegung von Kanälen.[2]

Die Ordonnance du commerce vom März 1673[3] gab dem ganzen Reiche ein einheitliches Handelsrecht. Diese Vereinheitlichung, sowie die gewährleistete Rechtssicherheit und die Vereinfachung und Abkürzung des Verfahrens in Handelssachen, bildeten die festen Grundlagen, auf denen der Handel zu großer Blüte sich entwickelte.

Neben dieser indirekten Förderung der französischen Handelsschiffahrt und Handelsmarine durch innerpolitische Maßnahmen hat Colbert ihr aber auch seine direkte Unterstützung zuteil werden lassen.

Den heimischen Schiffbau, der zunächst den an ihn gestellten Anforderungen entfernt nicht genügen konnte, unterstützte er durch Heranziehen ausländischer Unternehmer und Arbeitskräfte und durch Geldzuwendungen. So wurde z. B. Dünkirchen 1662 zum Freihafen gemacht und den dort sich niederlassenden Fremden auf den Nachweis des festen Wohnsitzes das französische Bürgerrecht verliehen. Die Folge war, daß holländische Schiffszimmerer nach Dünkirchen übersiedelten und dort in den Werften und Arsenalen einen Stamm erprobter Arbeiter bildeten.[4] Die französischen Schiffbauunternehmer erhielten eine Prämie von 100 sous pro Registerton bei Bauten von über 100 Tons Rauminhalt.[5]

Die Reederei erfreute sich besonderer Begünstigung. Schon bald nachdem Colbert zur höchsten Stellung im Lande emporgestiegen war, erging am 5. Dezember 1664[6] ein Edikt, das dem Adel gestattete, ohne Nachteil für die Adelsqualität und unter Gewährleistung aller Standesvorrechte Seehandel

---

[1] Isambert XIX, S. 173. Seine, Marne, Aube.

[2] Canal de Loing, Isambert XIX, S. 187; canal du Languedoc, Joubleau I, S. 273 ff.; canal d'Orléans, Joubleau I, S. 283.

[3] Isambert XIX, S. 92 ff.; Joubleau I, S. 307.

[4] Joubleau I, S. 284; Lagaillarde S. 26.

[5] Verordnung vom 28. Okt. 1679, Daney S. 12; Lagaillarde S. 26.

[6] Joubleau I S. 300.

zu treiben. Durch dieses Edikt, das im August 1669[1] erneuert wurde,[2] wandten sich der Reederei und dem Seehandel energische, zielbewußte Unternehmer und reichliche Kapitalien zu. So sehr brach Colbert mit der überkommenen Tradition, die den Betrieb der Schiffahrt und des Handels als herabsetzend und schändend angesehen hatte, daß er die hervorragendsten Vertreter der Seeschiffahrt und des Großhandels in den Adelsstand erhob.[3]

Auf jede Weise suchte er die Anzahl der französischen Handelsschiffe zu vermehren. Der französische Käufer eines fremden Schiffes von mehr als 100 Tons erhielt zum Kaufpreise einen Zuschuß von 4 livres pro Ton; dieser Zuschuß wurde selbst bei Bestellung von Neubauten im Auslande gewährt.[4] Fremde Reeder, die sich in französischen Häfen zum Betrieb der Seeschiffahrt niederließen, erhielten Geldgeschenke.[5] Marseille wurde 1669[6] zum Freihafen gemacht, um ausländische Reedereien und Handelshäuser zu veranlassen, sich in der Stadt niederzulassen; durch Steuerbefreiung, Gewährleistung des Erbrechtes auch bezüglich ihrer nichtfranzösischen Rechtsnachfolger und ähnliche Maßnahmen suchte man die Niederlassung zu einer dauernden zu machen.

Unaufhörliche Sorgfalt widmete Colbert der Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Häfen, sowie der Anlegung von neuen,[7] wobei das Interesse der Kriegsflotte mit dem der Handelsmarine Hand in Hand ging.

Wie die Ordonnance du commerce ein monumentales Werk war, das für die Entwickelung des französischen Handels von hervorragender Bedeutung wurde, so auch die ordonnance de

[1] Joubleau I, S. 300; Isambert XVIII, S. 217.

[2] Inhaltlich auch in die Ordonnance de la Marine vom August 1681 aufgenommen, Buch II Titel VIII Art. I.

[3] Joubleau I, S. 298.

[4] Edikte vom Dezember 1664, von 1669, 28. Oktober 1679 und 1681, Lagaillarde S. 26; Daney S. 12 f.

[5] Daney S. 12.

[6] Isambert XVIII, S. 205—210.

[7] Joubleau I, S. 288.

la marine[1] für die Entwickelung des Seeverkehrs und der Handelsmarine. In klarer und eingehender Weise regelte sie einheitlich für das ganze Reich die Verhältnisse der Admiralitätsoffiziere und deren Gerichtsbarkeit, die rechtliche Lage der Seebevölkerung und die juristische Natur der Seefahrzeuge, die Seeverträge, die Hafen- und Küstenpolizei, sowie die Verhältnisse der Seefischerei, kurz alles was öffentlichrechtlich, verwaltungsrechtlich und privatrechtlich für die Handelsschifffahrt zur See von Belang war.

Und doch wären wohl alle Maßnahmen der Seeschiffahrtspolitik Colberts, der äußern wie der innern, zum größten Teile ohne Erfolg geblieben, wenn ihm nicht gleichzeitig die Lösung der Seearbeiterfrage geglückt wäre. Er fand diese Lösung in der „Einschreibung der Seeleute",[2] die heute noch besteht, und die zur Begründung der Bewilligung der heutigen Fahrtprämie in hervorragendem Maße herhalten mußte; wir müssen daher an dieser Stelle etwas näher darauf eingehen.

2. Die eingetragenen Seeleute.

Wie schon angedeutet, war das *„Institut der eingeschriebenen Seeleute"* die Lösung der Arbeiterfrage für die Handelsmarine; zugleich bildete es einen Rekrutierungsmodus für die Bemannung der Kriegsflotte. An den weitausgedehnten Küsten Frankreichs lebte eine zahlreiche seemännische Bevölkerung, und trotzdem fehlte der Handelsmarine die Bemannung. Das kam daher, daß man bei Bedarf von Mannschaften für die Kriegsschiffe die Handelshäfen schloß, die Handelsschiffe am Auslaufen hinderte und so viel Matrosen als man brauchte und als sich fassen ließen, aus den Häfen und von den Kauffahrteischiffen auf die Kriegsschiffe schleppte, wo sie ohne Rücksicht auf früher etwa schon geleistete Dienste, auf ihre Familienverhältnisse oder auf die Bedürfnisse der Handelsmarine für unbestimmte Zeit zum Dienste gezwungen wurden. Dies Verfahren

---

[1] Isambert XIX, S. 282 ff.; Lyon-Caen V, S. 22 ff.

[2] Régime des classes, inscription maritime.

— *die Presse* — schädigte den Handel schwer, legte die Handelsschiffahrt lahm und lieferte den Schiffen des Königs doch nur unzufriedene, erbitterte, ihrer Arbeit niemals froh werdende, stets auf Desertion bedachte Elemente. Leicht verständlich, daß diejenigen, die dem Schicksal gepreßt zu werden, entgangen, oder die wieder entlassen waren, es vorzogen, auf fremden Handelsschiffen Dienste zu nehmen, auf holländischen, englischen oder levantinischen Seglern, die französische Häfen nicht anliefen.[1]

An die Stelle dieser willkürlichen und brutalen Presse setzte Colbert die gesetzlich geregelte Aushebung nach Klassen auf der Grundlage der allgemeinen Wehrpflicht der Angehörigen des seemännischen Berufes. Die Seeleute wurden in den Hafenplätzen in Register[2] eingetragen und dabei in drei (resp. vier) Gruppen[3] eingeteilt. Jede Gruppe wurde alle drei Jahre in regelmäßigem Turnus am 1. Januar des Jahres zu einjähriger Dienstleistung bei der Kriegsflotte einberufen. Während der Dienstleistung auf den Kriegsschiffen oder in den Arsenalen erhielten die Einberufenen einen Sold. Kam es vor, daß sie aus irgend einem Grunde weder auf den Kriegsschiffen, noch in den Arsenalen Verwendung finden konnten, so mußten sie sich an einem bestimmten ihnen angewiesenen Platze zur Verfügung halten. Für die Dauer dieser „Disponibilität“[4] erhielten sie nur die Hälfte des Soldes, Halbsold.[5] In einem Lande, wo die Wehrpflicht noch nicht gleichmäßig für alle Staatsangehörigen, sondern

---

[1] Die Zahl dieser in ausländischen Diensten stehenden Matrosen wird von Colbert 1663 auf 6000 geschätzt, Joubleau II, S. 69.

[2] Rôles, enrôlement.

[3] Classes, régime des classes. Eine erste Verordnung, die einen Versuch für nur einige Häfen bedeutete, erging 1665; als dieser Versuch gelungen schien, folgte 1668 die Ausdehnung des Systems auf die ganze Küste Frankreichs.

[4] disponibilité. Der Seemann in Disponibilität konnte seinem Berufe nachgehen z. B. Küstenfahrt, Küstenfischerei treiben, auf Lotsenbooten etc. Stellung nehmen; er mußte nur jederzeit erreichbar sein.

[5] demi-solde.

nur für einen bestimmten Teil derselben durchgeführt war, bedeutete dies eine ungleiche Behandlung der Betroffenen im Verhältnis zu den Nichtwehrpflichtigen. Um die Härte, die darin lag, einigermaßen zu mildern, gewährte man der seemännischen Bevölkerung gewisse Vorteile von z. T. recht wertvoller Natur. So wurde z. B. den invaliden Seeleuten eine Pension in halber Höhe ihres bei der Kriegsflotte bezogenen Soldes bewilligt;[1] außerdem fanden kranke und invalide Seeleute Aufnahme im Invalidenhaus für Seeleute in Rochefort. Der im Dienste des Schiffes verwundete oder während der Reise erkrankte Seemann hatte Anspruch auf Heilung und Pflege auf Kosten des Schiffes sowie auf Auszahlung der vollen Gage.[2] Der Betrieb der Fischerei und Seefahrt wurde den Eingeschriebenen ausschließlich vorbehalten und war von jeder Abgabe befreit.

Das ist in großen Zügen die Schöpfung Colberts, die bis auf den heutigen Tag alle Umwälzungen der französischen Regierungsform überdauert hat. Über den Erfolg spricht sich Colbert selbst in der Einleitung zu einem Edikt vom Jahre 1673[3] folgendermaßen aus: „Die von uns angeordnete Einrichtung der allgemeinen Einschreibung der Seeleute hat den erhofften Erfolg in vollstem Maße gehabt. Unsere Kriegsschiffe finden mit Leichtigkeit ihre Bemannung, ohne daß es nötig wäre, die Häfen zu schließen und den Handel der Untertanen zu behindern.“ Nach einem Briefe Colberts[4] ergab die erste Zählung im Jahre 1670 36 000 Mann, die sich zur Eintragung gemeldet hatten; ein zweiter Zensus des Jahres 1683 stellte fest, daß 77 852 Mann eingetragen waren.

Grundlegende Änderungen und Erweiterungen des Institutes brachte die Ordonnance concernant les classes vom 31. Okt. 1784.[5]

---

[1] Pension de demi-solde. Ordonnance vom 23. September 1673 und vom 15. April 1689.

[2] ordonnance de la marine, Buch III, Titel IV, Art. 11 Isambert XIX, S. 319.

[3] Isambert XIX, S. 114.

[4] zitiert bei Lemée S. 25.

[5] Isambert XXVII, S. 483 ff.

Frühere Dienstleistungen der Eingetragenen und ihre bürgerlichen Verhältnisse wurden mehr als bisher berücksichtigt. An die Stelle der Gruppenaushebung, die eventuell mehr Leute lieferte, als die Flotte brauchte, und die die Fahrzeuge zu Jahresbeginn in französische Häfen zurückzukehren nötigte, trat die Aushebung auf Grund individueller Rollen.[1] Jedem Seemann wurde in dem Hafenorte, zu dem er gehörte,[2] eine Matrikel gehalten, in die alles Wissenswerte über seine Personal-, Dienst- und Familienverhältnisse eingetragen wurde. Der Inhalt dieser individuellen Rolle war für die Dienstpflicht maßgebend. Unverheiratete waren zu einem Drittel mehr an Dienstzeit verpflichtet als Verheiratete und als unabkömmliche Ernährer. Die Einberufung geschah nicht mehr gruppenweise zu Jahresbeginn, sondern nach Bedarf zu jeder Zeit. Ein Gesetz vom 3. brumaire an IV[3] sonderte alle Eingetragenen in vier Kategorien: Junggesellen, kinderlose Witwer, Ehemänner ohne Kinder und Familienväter. Die zweite, dritte und vierte Gruppe konnte nur ausgehoben werden, wenn die vorhergehende erschöpft war. Durch Zirkularverfügungen der Jahre 1835, 36 und 37 wurden die Kategorien wieder aufgehoben und an ihre Stelle die „levée permanente“ gesetzt: der Eintritt zum Dienste erfolgte nun das ganze Jahr hindurch; der eingetragene Seemann wurde an seinem zwanzigsten Geburtstage gestellungspflichtig und hatte sich unaufgefordert zum Dienstantritt zu melden. Befand er sich auf Fahrt, so trat die Meldepflicht erst mit dem Tage der Rückkehr in einen französischen Hafen ein. Das ist der heute noch bestehende Zustand.[4]

Die Schiffahrtsakte vom 21. September 1793 bestimmte,[5] daß mindestens drei Viertel der Mannschaft und sämtliche Offiziere Franzosen sein müßten, sofern das Schiff die Vorteile

---

[1] rôles individuels.

[2] quartier maritime, Wehrbezirk.

[3] Lois et actes du gouvernement.

[4] Loi sur l'inscription maritime vom 24. XII. 1896.

[5] Art. 2.

der französischen Nationalität genießen wollte. Diese Bestimmung brachte den zur Zeit ihres Erlasses tatsächlich herrschenden Zustand zum Ausdruck und wäre eigentlich unnötig gewesen; man erließ sie als Präventivmaßregel, um diesen Zustand zu sanktionieren und für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Dieser Artikel 2 bildete eine Bevorzugung der französischen Seearbeiter, denen er, zumal in Verbindung mit der allgemeinen Eintragung der Seeleute und mit dem Fahrtmonopol der französischen Schiffe, eine monopolartige Stellung verlieh. Für die französischen Reeder konnte dieses Monopol der Seearbeiter eine Belastung werden — und ist es in der Tat im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts auch geworden.

Seit ungefähr der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts ist die Inscription maritime sehr viel und sehr heftig angegriffen worden.[1] — Die Idee, die Colbert das Institut ins Leben hatte rufen lassen, war, dem Lande eine tüchtige, seemännische Bevölkerung zu erhalten und der Handelsmarine wie der Kriegsflotte das nötige seebefahrene Personal, das über nautische Kenntnisse und Fertigkeiten verfügte, zu sichern. Die Inscription maritime war auf dem Gedanken der Wehrpflicht der Seeleute[2] aufgebaut, die dafür durch Privilegien entschädigt wurden. Als dann zwei Jahrhunderte später die Wehrpflicht für alle Franzosen zur staatsbürgerlichen Pflicht wurde,[3] die ohne Entschädigung erfüllt werden mußte, erschienen die Seeleute, deren Privilegien bestehen blieben, als bevorzugt. Eine solche Bevorzugung war jetzt nicht mehr gerechtfertigt. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß es billig und vorteilhaft ist, wenn die seemännische Bevölkerung eines Landes

---

[1] Vergl. insb. die Abhandlung von H. Girard.

[2] Der Charakter der Einrichtung als einer Wehrpflicht prägte sich besonders scharf auch dadurch aus, als den Seeleuten unter schwerer (ja Todes-) Strafe verboten war, fremde Dienste zu nehmen, z. B. Verordnung von 1669.

[3] „Tout Français doit le service militaire personnel." Gesetz vom 27. Juli 1872.

ihrer Wehrpflicht im Dienst der Kriegsflotte genügt. Das läßt sich aber auch auf andere Weise als durch die Inscription mit ihren Privilegien erreichen. Als Gegner der Eintragung treten besonders die Reeder, sowie höhere Offiziere und Admiräle auf, das heißt also gerade die Leute, die in den Tagen Colberts im Verein mit den Seearbeitern die Gründung des Institutes am lebhaftesten begrüßt hatten. Die Reeder sehen in der Eintragung nur noch eine Belastung; die Militärs behaupten, daß man auf diesen, mit erheblichen finanziellen Lasten und Opfern[1] verbundenen, Rekrutierungsmodus ohne Schädigung der militärischen Interessen sehr wohl verzichten könne. *Niemals, zu keiner Zeit, wurden die Mannschaften der Kriegsschiffe ausschließlich aus Eingetragenen zusammengestellt;* die Anwerbung von Freiwilligen und später die Überweisung von Verpflichteten aus dem Landheere traten ergänzend hinzu und lieferten einen steigenden Prozentsatz der kriegsschifflichen Bemannung. Zu Colberts Zeiten betrug das eingetragene Kontingent auf den Kriegsschiffen 75% der Besatzungen;[2] dasselbe sank in den sechziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts auf durchschnittlich 57%,[3] um im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts auf 59% sich wieder zu heben.[4] Solange die Handelsmarine und die Kriegsflotte beide nur aus Segelschiffen bestanden, war das seemännische Personal ein einheitliches: Matrosen und Steuerleute mit einheitlichen nautischen Kenntnissen und Fertigkeiten. Der Seemann, der zum Kriegsdienste auf einem Staatsschiffe eingezogen wurde, brachte Kenntnisse und Fertigkeiten mit, die er auf den Handelsschiffen sich angeeignet hatte, und die ihn in den Stand setzten, den vom Kriegsdienste an ihn gestellten Forderungen sofort vollauf zu genügen. Heute ist dies bei den meisten Seeleuten nicht mehr der Fall, da ihre Mehrzahl

[1] Les inscrits accomplissent le service militaire .... dans l'armée de mer et sont exempts de tout autre service public. Insbesondere bezahlen sie keine Gewerbesteuer. Art. 4, 48, 49, 50. Ges. 24. XII. 1896.

[2] Girard S. 13.

[3] Girard S. 39.

[4] Girard S. 63.

von Seglern kommt und die Kriegsflotte sich ausschließlich aus Dampfern zusammensetzt. Im Jahre 1907 betrug die Bemannung der mit Franzisierungsurkunde[1] ausgestatteten Kauffahrteischiffe 99716 Mann, wovon 73174 auf Seglern und 26542 auf Dampfern.[2] Von den Eingetragenen bringen also 72,4% zum Dienste bei der Kriegsflotte keinen weiteren Vorzug mit, als daß sie seefest sind. Selbst diese Eigenschaft wird einem großen Teil derselben abgesprochen unter Hinweis darauf, daß über 53000 (72,6%) der von Segelschiffen kommenden Leute ausschließlich aus der Küstenfischerei stammen und zur Ausübung dieses Berufes bei nur einigermaßen bewegter See nicht auszufahren pflegen. Von der Dampferbemannung sind 10363 als Heizer und Maschinisten tätig (10,3% der Gesamtzahl), die neben der Seefestigkeit noch Vertrautheit mit den Schiffsmaschinen und deren Bedienung aufweisen. Unter 7761 Mann Maschinenpersonal, die 1907 auf Kriegsschiffen eingestellt wurden, waren 825 eingetragen, das sind 10,6%,[3] während die übrigen 89,4% aus technischen Betrieben des Binnenlandes kamen! Im Jahre 1909 waren an Bord der Kriegsfahrzeuge insgesamt 12706 Eingeschriebene, die zu 46 monatlicher Dienstzeit verpflichtet waren, außerdem 8130, die nach abgelaufener Dienstzeit kapituliert hatten; die Nichteingeschriebenen stellten 20574 Mann, die sich für fünf Jahre, und 3101, die sich nach Ablauf dieser Zeit wieder verpflichtet hatten![4]

Es liegt uns ferne in dieser Abhandlung eine Lanze für oder wider das Institut der eingetragenen Seeleute brechen zu wollen; wir haben uns an die Tatsachen zu halten! Und da müssen wir, um das Bild zu vervollständigen, noch hervorheben, daß die Schulbildung der Eingeschriebenen durchaus mangelhaft ist. Dies ist eine Folgeerscheinung der Eintragung.

---

[1] Die nicht mit dieser Urkunde ausgestatteten Schiffe haben zumeist auch keine Eingetragenen an Bord. Ges. v. 24. XII. 1896 Art. 3; Ges. v. 14. Juli 1908 Art. 3, Art. 35. Block, Art. navigation maritime II, S. 1968 f.

[2] Tableau 1908 II, S. 417.

[3] Girard S. 61.

[4] Bénazet als Berichterstatter zum Marinebudget 1911 (9. III.) Journ. off., chambre, débats 1911, S. 1023.

Die „vorläufig“[1] eingetragenen Jungen sind auf Grund einer vom commissaire de l'inscription maritime ausgestellten Bescheinigung, daß sie in eine Schiffsrolle eingetragen sind, jährlich für drei Monate (außer den Ferien) auf Antrag vom Schulbesuche zu befreien.[2] Wie weit die Unkenntnis der jungen Leute geht, ist aus den Feststellungen Vallaux' ersichtlich, der als Lehrer an Bord des Schulschiffes „Borda“ es erleben mußte, daß unter den 100 ihm 1906/07 zugewiesenen Matrosen 32, 1907/08 unter 86 gar 34 mit ungenügender Schulbildung waren! das sind 32 % und 37 %.[3] Für die Mannschaften der Kriegsmarine stehen uns leider nur etwas weiter zurückliegende Zahlen zur Verfügung: ein Bericht des Marineministers an den Präsidenten der Republik vom 1. Oktober 1872 enthält folgende Tabelle:[4]

Von 100 Mann waren Analphabeten oder von durchaus ungenügender Bildung:

	Quartiermeister		Matrosen	
	Analphabeten	Ungebildet	Analphabeten	Ungebildet
Deckmannschaft	8	30	19	46
Marineartillerie	4	23	6	34
Marineinfanterie	2	16	16	55
Technisches Personal (Maschinisten, Heizer u. a.)	1	1	4	20
Steuerleute	—	4	—	2
Zimmerer	5	25	9	46
Kalfaterer	14	49	13	49

[1] Das Gesetz (24. XII. 1896) unterscheidet: 1. vorläufig Eingetragene, 2. endgültig Eingetragene und 3. Eingetragene außer Dienst. Vorläufig einzutragen ist der Franzose, der sich dem Erwerbe durch die Seeschiffahrt hingeben will, vor Antritt seiner ersten Fahrt. Um endgültig eingetragen zu werden, muß der vorläufig Eingetragene mit seinem 18. Lebensjahre achtzehn Monate Fahrt hinter sich haben und die Erklärung abgeben, daß er auch weiterhin sich dem Seemannsberufe widmen wolle (Art. 9, 10, 11). „Außer Dienst“ sind diejenigen Eingetragenen, die das 50. Lebensjahr erreicht haben. Art. 19.

[2] Seilhac, S. 225.

[3] Zitiert bei Daney, S. 111.

[4] Girard, S. 41, Anm.

Nach derselben Quelle konnten von den zum Dienstantritt sich meldenden Jungen 34% nicht lesen und 11% nicht schreiben.

3. Vom Erlaß der Navigationsakte bis zum Ablauf der Freihandelsperiode.

Wie die Zeit nach Colbert für dessen äußere Schiffahrtspolitik kein Verständnis hatte, so auch nicht für seine innere. Erst die Navigationsakte vom Jahre 1793 wandte sich auch wieder der inneren Schiffahrtspolitik zu. Zwar die Reederei hielt man durch die Maßnahmen der äußern Schiffahrtspolitik (Ausschluß der dritten Flagge, Monopol der Küstenfahrt, Kolonialpakt, Verbot indirekter Einfuhr) für dermaßen geschützt, daß man auf innere Maßnahmen verzichten zu können glaubte. Den Schiffbauunternehmern gab die Akte[1] das Monopol für den Bau französischer Schiffe, das im Ausführungsgesetz[2] durch das Monopol für alle größeren Dockungen und Reparaturen französischer Schiffe erweitert wurde. Ähnlich wie die Seeleute hatten auch die Werftarbeiter ein Monopol. Durch eine Ordonnanz vom 27. September 1776[3] war angeordnet, daß die schiffbautechnischen Handwerker und Arbeiter in Listen einzutragen und in Klassen einzuteilen seien. Dieses eingetragene Personal wurde nach Bedarf klassenweise zum Bau von Kriegsschiffen und sonstigen Fahrzeugen des Staates herangezogen. Den privaten Werften war verboten, andere als eingetragene Arbeiter zu beschäftigen[4]. Unter diesem Régime standen die französischen Schiffbauer bis in die sechziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts, zunächst ohne sich beschwert zu fühlen. Erst als gegen die vierziger Jahre die industrielle Umwälzung ihren Einfluß auch auf die Arbeitsmethoden und Arbeitsbedingungen in den Werften ausübte, als der kleine Handwerker

[1] Art. 2 des Gesetzes, oben S. 8.
[2] vom 27. vendémiaire, oben S. 8, Anm. 3
[3] Isambert XXIV, S. 141 ff., Art. 55 u. 173.
[4] Amé II, S. 167 f.

der Küstenstriche den Anforderungen nicht mehr genügte und bessere Arbeitskräfte aus den großen Industriezentren hervorgingen, da erst empfand der französische Schiffbauunternehmer die Belastung, die darin lag, daß er sich in der Auswahl seiner Arbeiter aus den sich anbietenden Kräften auf einen Teil beschränkt sah, der naturgemäß technisch weit weniger fortgeschritten war. Allerdings wurde das Gesetz nicht immer in seiner vollen Strenge angewandt; die Marineverwaltung drückte manchmal ein Auge zu, wenn die Arme fehlten und die Unternehmer Nichteingeschriebene als Arbeiter einstellten.[1]

Seit anfangs der fünfziger Jahre konnten englische Werften aus verschiedenen Gründen (u. a. infolge ausgedehnter Arbeitsteilung, Zollfreiheit für Rohmaterial) Schiffe zu einem Preise anbieten, der fühlbar unter den von französischen Firmen geforderten Preisen stand. Diese Tatsache berührte den französischen Schiffbauer zunächst gar wenig, er hatte ja sein Monopol! Als dann bald die Operationen des Krimkrieges das Unvermögen der französischen Reederei, die Truppen- und Materialtransporte nach dem Kriegsschauplatz zu übernehmen, sowie das Unvermögen der französischen Werften, der heimischen Reederei rasch über die Kalamität hinwegzuhelfen, dartaten, erging unterm 17. Oktober 1855 ein Dekret, das das Monopol der französischen Werften auf die Dauer von drei Jahren suspendierte; die Franzisierung von Schiffen fremden Ursprunges war während dieser Zeiten gegen einen Wertzoll von 10 % gestattet; zugleich wurde den französischen Werften Zollfreiheit für ausländisches Schiffbaumaterial[2] gewährt.

Bei der Vorbereitung der freihändlerischen Reformen Ende der fünfziger und anfangs der sechziger Jahre erstrebten die Schiffbauer völlige Aufhebung der Zölle auf Schiffbaumaterial

---

[1] Amé II, S. 168, Anm.

[2] Unter Schiffbaumaterial verstehen wir in dieser Arbeit alle Rohprodukte und Fabrikate, die im Schiffbau Verwendung finden, also auch halbfertige und fertige Gegenstände für Takelung, Ausrüstung (Fittings) usw. der Schiffe.

neben ihrem beizubehaltenden Monopol und Unbeschränktheit in der Zusammenstellung ihres Arbeiterpersonals; die Reeder bestanden darauf, daß ihnen der Kauf und die Franzisierung fremder und auf fremden Werften gebauter Schiffe freistehen solle: also Aufhebung des Monopols der französischen Werften. Zunächst wurde durch Gesetz vom 4. Juni 1864 die zweite Forderung der Schiffbauer erfüllt: die Eintragung der Werft- und Arsenalarbeiter wurde aufgehoben. Das freihändlerische Gesetz über die Handelsmarine vom 19. Mai 1866 gestand den Schiffbauunternehmern dann auch die gewünschte Zollfreiheit für Schiffbaumaterial zu, suchte aber auch der Reederei gerecht zu werden, indem es das Monopol der französischen Werften aufhob und die Einfuhr sowie Franzisierung von Schiffen fremden Ursprungs gegen einen Zoll von 2 frs[1] pro Registerton freigab.

Schon früher — seit Mitte der dreißiger Jahre — hatte man Mittel gefunden, die Wirkung der hohen Schutzzölle im Interesse der französischen Industrie abzuschwächen (zeitweilige Zulassung im Veredelungsverkehr,[2] Prämien u. a.); auch Schiffbau und Reederei traten in den Genuß derartiger Vergünstigungen; im folgenden Kapitel, das einen Überblick über die Prämienentwickelung im System der französischen Zollpolitik gibt, werden wir darüber im Zusammenhang sprechen.

Der Grundgedanke der freihändlerischen Seeschiffahrtspolitik war, der heimischen Produktion und Konsumtion möglichst gute und billige Seetransportgelegenheit zu verschaffen. Daher mußten in der äußern Schiffahrtspolitik alle Schranken fallen, die die Transportmöglichkeit minderten resp. die Transporte verteuerten d. h. *die fremde Flagge mußte der heimischen gleichgestellt werden.* Aufgabe der innern Schiffahrtspolitik war es dann logischerweise, alle Hemmnisse zu beseitigen, die der heimischen Flagge die Konkurrenz mit

---

[1] Franzisierungsgebühr.

[2] Admission temporaire.

der ausländischen erschweren konnten; es mußte daher in erster Linie dafür gesorgt werden, daß der französische Reeder unter denselben Bedingungen wie sein ausländischer Konkurrent arbeiten konnte, wozu insbesondere gehörte, daß er seine Schiffe ebenso billig sich beschaffen konnte.

Die Reaktion und der deutsch-französische Krieg haben verhindert, daß die freihändlerische Idee ihre Berechtigung oder Nichtberechtigung, beziehungsweise ihre Anwendbarkeit oder Nichtanwendbarkeit in der Wirklichkeit dartun konnte.

4. Das Gesetz von 1872 und die Zeit bis zum Erlaß des ersten Prämiengesetzes 1881.

Das Abschwenken der französischen Wirtschaftspolitik von der freihändlerischen und das Wiedereinlenken in protektionistische Bahnen fand seinen Ausdruck für die Seeschiffahrtspolitik im Gesetz über die Handelsmarine vom 30. Januar 1872.[1] Wie wenig Glück dabei die äußere Schiffahrtspolilik mit der Wiedereinführung der Flaggenzuschläge gehabt hat, haben wir bereits ausgeführt. Als innerpolitische Maßnahmen brachte das Gesetz die Aufhebung der Zollfreiheit für Schiffbaumaterial, sowie eine bedeutende Erhöhung des Zolles auf die Erzeugnisse des ausländischen Schiffbaues. Statt 2 frs pro Registerton[2] waren nun zu entrichten: für fremde Segler, betakelt und ausgerüstet: aus Holz 40 frs; aus Eisen 60 frs; aus Holz und Eisen 50 frs. Für ausgerüstete Dampfer kamen dieselben Sätze in Anwendung, vermehrt um den Zoll für die Schiffsmaschinen.[3] Schiffsrümpfe wurden um 10 frs pro Registerton niedriger taxiert, also 30, 50, 40 frs.

Dieser gewaltige Schutz der französischen Werften — *für einen eisernen Segler von 2000 Tons z. B. waren 120 000 frs Zoll zu entrichten!* — ließ sich verstehen, wenn und solange

---

[1] S. 15 f.

[2] Art. 3 des Gesetzes vom 19. Mai 1866.

[3] Art. 5 des Gesetzes vom 30. Januar 1872.

gleichzeitig die heimische Reederei gegen die Konkurrenz der fremden Flaggen ausreichend geschützt war. Die Flaggenzuschläge des Gesetzes von 1872 hatten diesen Schutz dargestellt. Mit ihrer Aufhebung hätte logischerweise wie im Jahre 1866[1] auch jede Beschränkung der französischen Reederei — also der Zoll auf ausländische Schiffe und Schiffsrümpfe — beseitigt werden müssen. Dies geschah aber nicht, und diese Inkonsequenz hat schwerwiegende Folgen gehabt: die Ankäufe von Schiffen fremden Ursprungs für Rechnung der französischen Reederei, die im Jahre 1872 auf 35 Tausend Nettotons sich belaufen hatten, betrugen 1876 nur 15 Tausend, 1877 nur 13 Tausend und 1878 19 Tausend Tons. Zugleich stieg infolge des Schutzzolles der Inlandspreis, so daß dem französischen Reeder mit seinem teueren Schiff die Konkurrenz auf dem internationalen Frachtenmarkt sehr erschwert war. Er hatte demgemäß auch wenig Interesse im Inlande zu kaufen: im Jahre 1872 hatten die französischen Werften der Landesreederei über 50 Tausend Nettotons geliefert, 1878 nur noch 21!

Der Preis, den man bei den Ankäufen im Auslande anlegte, konnte kein hoher sein, da man den Zoll zu berücksichtigen hatte: man kaufte möglichst billig, erhielt natürlich auch die entsprechende Ware, alte und veraltete Schiffe, welche die ausländischen Reedereien abstoßen zu können froh waren, und die sie zu jedem Preis losschlugen. So wurden 1872/78 insgesamt 138058 Nettotons alte Schiffe (darunter 51070 Tons Dampfer) im Auslande gekauft und in die französische Handelsmarine eingestellt. —

Die Kommission von 1873 hatte ihre Arbeiten noch nicht beendet; da aber die Zustände unhaltbar erschienen, sah man sich zu dem Gesetze vom 17. März 1879 veranlaßt, das die zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterial wieder gestattete[2] und die Franzisierungsgebühr für im Auslande gekaufte Schiffe auf

[1] Oben S. 30.

[2] Art. 2 des Gesetzes v. 17. März 1879. Art. 1 des Gesetzes v. 19. Mai 1866. Dekrete v. 18. März 1879 und 8. Juni 1866.

2 frs pro Registerton wieder herabsetzte.[1] Die französische Reederei benützte diese Erleichterung sofort. Allerdings stehen die Franzisierungen der beiden Jahre 1879 und 1880, während welcher das Gesetz in Geltung war, mit durchschnittlich 44 Tausend Nettotons hinter dem jährlichen Durchschnitt von 55 Tausend der Jahre 1872/78 zurück. Aber während die Zahl der von 1872 bis 78 franzisierten Dampfertons durchschnittlich 16 Tausend jährlich betrug, belief sie sich in den beiden Jahren 1879 und 80 auf durchschnittlich 27 Tausend. Man fing an, dem Dampferbetrieb den Vorzug zu geben, die Handelsmarine modernisierte sich! Trotz des Rückganges der jährlichen Einstellungen in die Handelsmarine steigerte sich die Leistungsfähigkeit von 1468 Tausend Tons (i. J. 1878) auf 1475 Tausend (1880).[2]

Der Bestand der französischen Handelsmarine belief sich 1875 auf 1036 Tausend Tons netto und fiel auf 919 Tausend im Jahre 1880;[3] trotzdem war wegen des Überganges zum Dampferbetrieb die Leistungsfähigkeit von 1446 auf 1475 Tausend Tons gestiegen.

Ende der sechziger und während der siebziger Jahre begannen die größeren Handelsmarinen unter Reduzierung ihres Seglerbestandes zum Dampferbetrieb überzugehen: in Frankreich wurden 1879 zum ersten Male mehr Dampfer als Segler in die Handelsmarine eingestellt, 22 Tausend Tons Dampfer gegen 20 Tausend Tons Segler, (1878: 22 Tausend Tons Segler und 18 Tausend Tons Dampfer). Diese Umgestaltung des Betriebes verlangte eine größere Konzentrierung von Kapital in Händen der Unternehmer. Einige finanzpolitische Maßnahmen wurden als Hindernis für die notwendige Kapitalzusammenballung emp-

---

[1] Art. 1 des Gesetzes vom 17. März 1879. Art. 3 des Gesetzes vom 19. Mai 1866; nur bei der Einfuhr aus Vertragsstaaten.

[2] Die Leistungsfähigkeit wird durch Seglertons ausgedrückt, wobei die Nettodampferton gleich 3 Seglertons angenommen wird. Für die Zeit 1895/1905 ist eine Dampferton gleich 3,5, seit 1905 gleich 4 Seglertons zu setzen (Haarmann, S. 61).

[3] S. Anhang.

funden. So gab die Gewerbesteuer Anlaß zur Kritik.[1] Zwar nicht ihre allgemeine Erhöhung: nach dem unglücklichen Kriege haben alle Kreise in patriotischer Opferwilligkeit die stark erhöhten Lasten ohne weiteres auf sich genommen; wohl aber die weitere Bestimmung, daß der Sozius des Reeders die halbe Gewerbesteuer schulde. Der Berichterstatter[2] der Kommission[3] führt einen Fall an, wo eine Reederei mit demselben Kapital, demselben Material, demselben Direktor, nur mit anderen Teilhabern sich rekonstituierte und für diese Umwandlung über 100 000 frs an Gewerbesteuer zu bezahlen hatte. Die Besitzwechselsteuer beim Eigentumsübergang von Schiffen wurde gleichfalls als eine starke Belastung empfunden. Die Artikel 56 und 64 des Zollgesetzes vom 21. April 1818 hatten die Erhebung einer festen Gebühr von 1 fr bei der Eigentumsübertragung von Schiffen vorgesehen.[4] Im Interesse der Staatskasse wurde durch Artikel 5 des Gesetzes vom 28. Februar 1872 dieser feste Satz aufgehoben und durch die allgemeinen Proportionalsätze ersetzt: es waren nunmehr auch gelegentlich der Eigentumsveränderung von Schiffen 2,4 % des Wertes zu entrichten. Unzweifelhaft war das eine Belastung der französischen Reederei, die ihre Konkurrenzfähigkeit dem Auslande gegenüber stark herabdrückte. Französische Schriftsteller[5] machen nun folgende Aufstellung: Ein Schiff von 1000 Tons, Wert 500 000 frs, kommt den französischen Käufer, wenn er im Inlande kauft, auf 12 000 frs Besitzwechselsteuer (2,4 %) zu stehen. Kauft er im Auslande, so zahlt er nur 2000 frs Franzisierungsgebühr (2 frs pro Registerton). Diese Schriftsteller schließen dann hieraus, daß in diesem Unterschiede ein Anreiz für den französischen Reeder gelegen habe im Auslande zu kaufen. Die Aufstellung entspricht den Tatsachen nicht.

---

[1] Le Roux de Bretagne S. 51, 52.

[2] Dupuy de Lôme.

[3] von 1873.

[4] Durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Mai 1850 auf 2 frs erhöht. Garnier IV, Nr. 11 650.

[5] z. B. Le Roux de Bretagne S. 51.

Denn einmal waren die längste Zeit hindurch — 1872 bis 79 — für im Auslande gekaufte Schiffe nicht 2 sondern 40, 60, 50 frs Franzisierungsgebühr zu entrichten, nur 1879 und 80 betrug sie 2 frs. Und dann ist stets auch bei Ankäufen im Auslande die Besitzwechselsteuer in ihrer vollen Höhe beim französischen Käufer erhoben worden.[1] Die Rechnung stellt sich also folgendermaßen für obigen eisernen Segler:

Ankauf im	Inland:	Besitzwechselsteuer	12 000	12 000 frs
	Ausland	vor 1879: Franzisierung	12 000	
		Besitzwechsel	60 000	72 000 frs
		ab 1879: Franzisierung	2 000	
		Besitzwechsel	12 000	14 000 frs

Die in der Besitzwechselsteuer liegende Belastung der französischen Reederei wurde 1881 — um dies gleich vorweg zu nehmen — durch das erste Prämiengesetz aufgehoben und durch Artikel 3 wieder ein fester Satz von 3 frs eingeführt.

[1] Garnier IV, Nr. 11 656.

II. Kapitel.

Die Prämien im System der französischen Handelspolitik.[1]

(1816—1881).

Nach den langen und schweren politischen Kämpfen der Revolutions- und Kaiserzeit machte sich die Restauration daran, durch die Finanzgesetze[2] und das Zollgesetz vom 28. April 1816 die Finanzen des Landes neu zu ordnen. Die leitenden Staatsmänner der damaligen Zeit waren im Prinzip Anhänger eines mäßigen Zollschutzes; sie mußten aber bald den Forderungen der Produzenten auf hohen Zollschutz nachgeben.

Um die Wende des achtzehnten Jahrhunderts war England, wie für den europäischen Kontinent überhaupt, so auch für Frankreich der Lieferant industrieller Produkte. Die von Napoleon I. gegen die englische Ausfuhr gerichtete Kontinentalsperre legte in Frankreich mit den Grund zum Entstehen verschiedener Industriezweige. Unter dem Schutze des durch die Sperre geschaffenen Monopols entfalteten sich diese neuen, wie auch die vorhandenen alten Industrien, zu großer Blüte und fingen viel zu produzieren an. Da die englische Konkurrenz ausgeschaltet war und eine andere nicht bestand, erzielten die Unternehmer hohe Preise für ihre Produkte. Als dann mit Aufhebung der Sperre der französische Markt für die englische Konkurrenz wieder offen stand, war die Monopolstellung der französischen Industriellen auf dem heimischen Markt in Frage

[1] Wir folgen in der Darstellung dieser Entwickelung vornehmlich den Ausführungen von Lexis S. 60ff.

[2] Lois sur les finances (Enregistrement und indirekte Steuern).

gestellt, die Monopolpreise ließen sich nicht halten und die Wertminderung der in Frankreich lagernden Vorräte war unausbleiblich. Um diesen Preissturz hintanzuhalten und um ihre Monopolstellung einigermaßen wenigstens zu retten, schrieen die industriellen Unternehmer nach Hochschutzzöllen.

In ähnlicher Lage befanden sich die landwirtschaftlichen Grundbesitzer: Während des Hungerjahres 1817 hatten sie eminent hohe Preise für ihre Produkte erzielt. Sie strebten danach, dieselben auf dieser Höhe zu halten und bezeichneten die wieder normal werdenden Preise als ruinierend. „Schutzzoll" war auch ihr Notschrei und zwar Hochschutzzoll für alle landwirtschaftlichen Produkte. Da aber die durch den Schutzzoll eintretende Verteuerung der landwirtschaftlichen Produkte für die Industrie eine Verschlechterung der Produktionsbedingungen bedeutet hätte, suchte man einen Ausgleich zwischen den beiderseitigen Interessen und fand ihn schließlich im „System der protektionistischen Interessen", in das man dann auch bald die Kolonien und die Reederei aufnahm. „Schutz der nationalen Arbeit" war die Losung zum Zweck der Aussöhnung widerstreitender Interessen sämtlicher beteiligten Kreise. Die Verständigung ergab sich auf folgende Weise: Die Produkte der französischen Kolonien wurden aus finanzpolitischen Gründen mit hohen Zöllen belegt; dafür wurde ihnen durch noch höhere Belastung der Produkte fremder Kolonien eine Vorzugsstellung für den Import nach dem Mutterlande eingeräumt. Die Interessen der nationalen Handelsschiffahrt wurden durch Differentialzölle und Flaggenzuschläge[1] bei der Einfuhr auf nichtfranzösischen Schiffen wahrgenommen. Die Landwirtschaft erhielt Schutzzölle, die in ihrer Höhe die Einfuhr fremder Produkte erschwerten und hinderten. Die Industrie erhielt gleichfalls Hochschutzzölle auf ausländische Fabrikate. Das Problem des gleichzeitigen Schutzes kommerzieller, landwirtschaftlicher und industrieller Arbeit war gelöst — allerdings

[1] oben S. 9ff.

lag die Gefahr der völligen Isolierung des französischen Wirtschaftsgebietes von der Außenwelt nahe. Um dieser Gefahr entgegenzutreten und der Industrie die Absatzmöglichkeit ihrer Produkte auch nach dem Auslande offen zu halten, bediente man sich insbesondere dreier Regulatoren: Zeitweilige Zulassung,[1] Zollager[2] und Prämien.[3] Auf die zeitweilige Zulassung und die Zollager brauchen wir hier nicht einzugehen.

Die Prämien der Restaurationszeit sind wesentlich Rückvergütungen von Zöllen,[4] inländischen Steuern oder Verbrauchsabgaben,[5] die bei der Ausfuhr von Produkten gewährt werden, um die Konkurrenzfähigkeit heimischer Produzenten auf dem Weltmarkte, die infolge der Zölle bezw. inländischen Abgaben in Frage gestellt ist, herzustellen. Diesen Restitutionsprämien ist immer eine äquivalente Geldleistung (bezahlter Zoll, inländische Steuer oder Verbrauchsabgabe) der Empfänger vorangegangen.

Eine andere Art von Prämien, die wir am treffendsten vielleicht mit dem Namen von „Erziehungsprämien“[6] belegen, sind jene staatlichen Unterstützungen, die in Aussicht gestellt und gewährt werden, um zur Gründung oder Weiterführung von Unternehmungen anzureizen, an deren Bestehen ein gemeinwirtschaftliches Interesse vorhanden ist, die aber an sich einen privatwirtschaftlichen Nutzen entweder gar nicht bringen oder nicht in billiger Weise zu bringen oder noch nicht zu bringen vermögen. Wie beim List'chen Schutzzoll, soweit er Erziehungszoll ist,[7] ist letztes Ziel dieser Erziehungsprämien sich selbst überflüssig zu machen. Eine Berechtigung haben sie nur, sofern das finanzielle Opfer wirklich einen Nutzen

---

[1] Admission temporaire, Veredelungsverkehr.
[2] entrepôt.
[3] primes.
[4] Zollrückvergütung, Drawback.
[5] Steuerrückvergütung, Bonifikation.
[6] Ermutigungsprämie, encouragement.
[7] Helfferich, S. 75/76.

für die Gesamtheit verspricht, und wenn durch diese Prämien die Erziehung nationaler produktiver Kräfte erreicht werden kann. Für letzteres ist Voraussetzung, daß die natürlichen Bedingungen für die Herbeiführung bezw. Steigerung der Produktivität und für die Entwickelung der Konkurrenzfähigkeit im Lande vorhanden sind.[1] Ein ungenauer Sprachgebrauch nennt diese Erziehungsprämien oft gratifikatorische. Rein gratifikatorische Prämien d. h. reine Geldgeschenke ohne Äquivalent in wirtschaftlichen Werten kamen und kommen vor, sind aber natürlich wirtschaftlich unberechtigt: der Staat darf nur in der Erwartung eines Nutzens für das Gesamtwohl solche Zuwendungen machen; es haftet sonst der Zuwendung das Odium der Liebesgabe an. Das Bestreben des Prämienempfängers ist darauf gerichtet, wenigstens einen Teil der Prämie zur Liebesgabe zu machen. Das kommt z. B. bei Rückvergütungen vor, wenn bei der Berechnung des zurückzubezahlenden Betrages gesetzlich ein bestimmtes Ausbeuteverhältnis zu Grunde gelegt wird. Gelingt es dem Prämienempfänger mehr herauszuwirtschaften wie das Gesetz als Norm des Ausbeuteverhältnisses annimmt, so erhält er mehr herausbezahlt, als er an Zoll oder Steuer entrichtet hat; er erhält eine Übervergütung. Es ist nicht gesagt, daß das immer gegen den Willen und gegen die Absicht des Gesetzgebers geschieht. Dieser will vielleicht mit der Rückvergütung noch eine Erziehungsprämie verbinden: letztere liegt dann in der Übervergütung. Dies ist tatsächlich vorgekommen. Aber auch der andere Fall ist eingetreten, daß eine Übervergütung zu Stande kam, ohne Wissen und gegen den Willen des Gesetzgebers; in einem solchen Falle kann man von einer Gratifikation reden, wenn ein Nutzen für die Gesamtheit nicht eintritt.

Die Restitutionsprämien waren mit dem absoluten Schutzzollsystem der Restauration eng verknüpft. Sie dienten dazu, die Konkurrenzfähigkeit der französischen Unternehmer auf

---

[1] Helfferich, S. 75 bezüglich des Erziehungszolles.

den außerfranzösischen Märkten, die bei den hohen Zöllen in Frage gestellt war, aufrecht zu erhalten und kamen demgemäß nur bei der Ausfuhr zur Anwendung; beim Absatze ins Inland waren sie ausgeschlossen.

Solange die vom Zolle betroffenen inländischen Produzenten nur unter sich auf dem inländischen Markte in Wettbewerb treten, ist die im Zolle liegende Preissteigerung für sie von geringer Bedeutung, da sie alle in gleicher Weise davon betroffen werden und den Zoll auf die Konsumenten abwälzen können: ihre Produkte steigen im Preis, stehen eventuell um den Zollbetrag über dem Weltmarktpreise. Sollen ihre Produkte auf dem Weltmarkte mit gleichartigen, aber nicht durch Schutzzölle verteuerten Produkten anderer Länder den Wettbewerb aufnehmen können, so muß die durch den Schutzzoll verursachte Preissteigerung neutralisiert werden: dies geschieht durch die Zollrückvergütung. Das Funktionieren des gesamten Mechanismus ist klar bei allen Unternehmungen, die sich mit dem Umsatze von Waren und Produkten befassen. Wie aber ist es mit den schiffahrttreibenden Kreisen, deren Tätigkeit nicht auf solchen Umsatz gerichtet ist? Unzweifelhaft erhöhen die Schutzzölle auf Schiffbaumaterial (und fertige Schiffe [1]) die Gestehungskosten des Schiffes. Der Reeder behält aber sein Schiff: er ist Konsument in dieser Beziehung; seine Tätigkeit ist nicht auf Umsatz, sondern auf Transport gerichtet; sein Markt ist der Frachtenmarkt. Eine Zollrückvergütung wird nicht gewährt, da ja ein Absatz nicht stattfindet. Hat er einen inländischen Frachtenmarkt, als welcher jede der heimischen Flagge vorbehaltene Schiffahrt (Küstenfahrt, Kolonialfahrt, Kolonialküstenfahrt) anzusehen ist, dann ist auch für ihn die Verteuerung des Schiffes von geringer Bedeutung, da er durch entsprechende Frachterhöhung sich schadlos halten kann, freilich mit der Einschränkung, daß nicht bei der Küstenfahrt Landverkehrsmittel, wie Eisenbahnen oder Kanäle, störend einwirken. Alle Reeder, die diesen inländischen Frachtenmarkt

[1] Fertige Schiffe kommen bis zur Freihandelsperiode nicht in Betracht.

versorgen, werden in gleicher Weise von den die Gestehungskosten des Schiffes erhöhenden Zöllen getroffen. Für sie gilt das oben für den inländischen Produzenten Gesagte: die Preissteigerung ist für sie z. T. ohne Belang, sie halten sich am Konsumenten schadlos. Anders wird die Sache, sobald der Reeder mit seinem verteuerten Schiff auf dem ausländischen Frachtenmarkt auftritt. Die ihm entgegentretenden Konkurrenten verfügen über gleichwertiges, aber billigeres Schiffsmaterial und können daher unter sonst gleichen Verhältnissen billiger arbeiten, d. h. sich mit geringeren Frachtsätzen begnügen als unser Reeder, um denselben Gewinn zu erzielen. Letzterer arbeitet vielleicht schon mit Verlust bei Frachtsätzen, bei denen seine Konkurrenten noch mit Gewinn arbeiten. Seine Konkurrenzfähigkeit ist wegen der höhern Gestehungskosten des Schiffes beschränkt, eventl. unmöglich. Will ein Staat seiner so belasteten heimischen Reederei die Möglichkeit geben, mit der ausländischen erfolgreich in Wettbewerb zu treten, so bleibt ihm nichts übrig als die Zollfreiheit für Schiffbaumaterial (und Schiffe)[1] auszusprechen. Er kann dies in einem zollamtlichen Vormerkverkehr[2] erreichen, bei dem die Materialien, die als zum Schiffbau bestimmt deklariert werden, vorläufig zollfrei unter Vormerkung des eventuell geschuldeten Zollbetrages eingelassen werden und die definitive Zollbefreiung stattfindet, wenn innerhalb bestimmter Frist (z. B. eines Jahres) die tatsächliche Verwendung im Schiffbau nachgewiesen wird.

---

[1] S. Anm. 1, S. 40.

[2] Die deutsche Zollbehörde kennt einen zollamtlichen Vormerkverkehr nur beim Veredelungsverkehr, um bei der Wiedereinfuhr des veredelten Gegenstandes (passiver Veredelungsverkehr) oder bei seiner Wiederausfuhr (aktiver Veredelungsverkehr) die nötigen Grundlagen für die zu gewährende Zollbefreiung bezw. eventuelle Nachverzollung zu besitzen. Wir akzeptieren die Bezeichnung, weil das Verfahren in unserm Falle ganz analog ist, nur daß die zollbefreiende Wirkung nicht mit der Wiederausfuhr oder Wiedereinfuhr, sondern mit der sogen. Schlußprüfung, die die Verwendung der Materialien im Schiffbau dartut, eintritt, und weil wir einen treffenderen Ausdruck nicht finden. S. unten Kap. VII.

Auf den ersten Blick scheint es, als ob bei diesem Verfahren der heimische Schiffbauunternehmer nun seine Schiffe gerade so billig herstellen und verkaufen könne wie der ausländische, auf dessen Material kein Zoll lastet. Das ist aber nur scheinbar: Es kommt nämlich sehr darauf an, wie die Zollbehörde bei der Feststellung, ob das vorgemerkte Material im Schiffbau Verwendung gefunden hat, verfährt. Berücksichtigt sie nur die wirklich eingebauten Mengen,[1] so müssen die festgesetzten Fehlmengen nachträglich verzollt werden, also auch alle Abfälle. Was das heißt, davon kann man sich einen Begriff machen, wenn man bedenkt, daß bei der Herstellung mancher Teile über 50 % des zur Herstellung dienenden Materiales als Abfälle wegfallen. Die nachträgliche Zollbefreiung ist in diesem Falle eine nur teilweise, und der Zweck, den der Gesetzgeber verfolgt hatte, ist nicht erreicht. Bei diesem Verfahren (zollamtlichem Vormerkverkehr) treten noch eine Reihe unangenehmer und nicht gewollter Begleiterscheinungen auf. Die Beschränkung der Zollbefreiung, insofern innerhalb einer bestimmten Frist (z. B. eines Jahres) der Nachweis erbracht werden muß, daß das eingeführte Material auch wirklich im Schiffbau Verwendung gefunden hat, zwingt den Unternehmer[2] nur so viel Material einzuführen und zu lagern, als er innerhalb dieser Frist zu verarbeiten meint; günstige Konjunkturen für den Ankauf von Schiffbaumaterial kann er daher gar nicht oder nur sehr spärlich ausnützen. Außerdem sind statt eines großen Massentransportes, zu dem eventl. ein oder mehrere Dampfer gechartert werden könnten, mehrere kleinere Transporte erforderlich, was natürlich die Transportkosten vermehrt. Es wird ferner alles daran gesetzt werden, möglichst vom ganzen Zoll befreit zu werden; dies gelingt um so vollkommener, je weniger Abfälle bei der definitiven Zollabfertigung festgestellt werden. Der Unter-

---

[1] sei es auf Grund ausführungsgesetzlicher Vorschrift oder sei es auf Grund der Dienstanweisung, die sie als Behörde ihren Beamten gibt.

[2] Das können Schiffbauunternehmer sein, aber auch Fitting etc. Fabrikanten.

nehmer wird umsoweniger Abfälle zu verzollen haben, je weiter vorgeschritten in der Bearbeitung die von ihm verwendeten Schiffbaumaterialien sind.[1] Die meisten Abfälle ergeben sich bei der Verarbeitung von Rohstoffen, weniger, wenn Halbfabrikate, gar keine, wenn Fertigfabrikate verwendet werden. Die verderbliche Wirkung eines dergestalt gehandhabten zollamtlichen Vormerkverkehrs ist einleuchtend: der Schiffbauer sieht sich veranlaßt, was er braucht, als Fertigfabrikate aus dem Auslande zu beziehen, zum Nachteile derjenigen heimischen Hilfsindustrien, die bis dahin in der Herstellung dieser Fertigfabrikate aus ausländischen Rohstoffen oder Halbfabrikaten einen Erwerb fanden, und zum Nachteile der Werften selbst, die oft in ausgedehntem Maße die Produktion solcher Fabrikate in eigenen Betrieben vornehmen. Die Hilfsindustrien finden in den Werften keine Abnehmer mehr und gehen zum Teil ganz ein; die Tätigkeit der Werften wird auf ein bloßes Zusammensetzen von im Auslande bezogenen fertigen Teilen zurückgesetzt; die technische Ausbildung der Werftarbeiter bleibt stationär, liegt brach und geht schließlich verloren. Dieser Ausschluß der heimischen Industrien von der Herstellung der Schiffbaumaterialien ist aber noch umfassender: bisher haben wir nur die Verarbeitung ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate im Auge gehabt. Wie steht es nun mit der Verarbeitung dieser Produkte, wenn sie inländischen Ursprungs sind? Zunächst machen wir darauf aufmerksam, daß die Materialien, die im Schiffbau verwendet werden, nicht ausschließlich und nur darin Verwendung finden:[2] sie werden auch noch in einer

---

[1] Ein vom Auslande bezogener fertiger Anker von 4000 kg ist zollfrei, wenn seine Verwendung im Seeschiffbau nachgewiesen wird. Hat der inländische Fabrikant einen solchen Anker von 4000 kg aus eingeführtem Material, sagen wir 6000 kg, hergestellt, so ist für 2000 kg Rohmaterial der Zoll nachträglich zu entrichten.

[2] Quadrat-, Rund-, Flacheisen; Winkel; Platten; Wellen, Pleuelstangen, Kolbenstangen, Schrauben, Muttern, Nieten, Röhren, Kondensatorrohre, Siederohre, Dampfkessel, Winden usw.

ganzen Reihe anderer Industrien verarbeitet. Soweit sie aus dem Auslande kommen und nicht im Schiffbau Verwendung finden, unterliegen diese Materialien dem Zoll. Die Folge ist, daß die inländischen Produkte und Fabrikate gleicher Art die Tendenz haben um die Zollhöhe etwa über dem Weltmarktpreis zu stehen. Kauft nun der Schiffbauunternehmer im Auslande, so bezahlt er nur den Weltmarktpreis und eventl. einen Teil des Zolles (für Abfälle); kauft er im Inlande, so bezahlt er Weltmarktpreis plus Preiserhöhung wegen des Zolles; niemals bezahlt er den Weltmarktpreis allein, sehr oft aber eine Preiserhöhung in Gestalt des vollen Zolles dazu. Daß der Schiffbauer unter diesen Verhältnissen den Kauf im Auslande vorzieht, liegt auf der Hand; gar nicht des Umstandes zu gedenken, daß die Anfuhren des ausländischen Materials an die Werft fast ausschließlich auf dem billigen Seewege vor sich gehen, während die Zufuhren aus dem Innern regelmäßig des Landweges sich bedienen müssen. Auf diese Weise ist also auch die Verarbeitung inländischen Materiales durch die heimische Industrie für die Zwecke des heimischen Schiffbaus ausgeschlossen — und zwar sowohl für die Werften als auch für die Hilfsindustrien.

Wir kommen zu dem Schluß, daß ein so gearteter zollamtlicher Vormerkverkehr aus sich allein niemals ein taugliches Mittel abgeben wird, um ohne schwere Schädigung eigener Industriezweige die Vergünstigung der Zollfreiheit für gewisse Materialien im Interesse eines bestimmten Industriezweiges herbeizuführen. So brillant und so verführerisch-unfehlbar die Idee auf den ersten Blick sich darstellt, so gewiß ist ihr unheilvoller Einfluß. Sie, die einen Regulator darstellt für durch die Schutzzölle geschaffene Unzuträglichkeiten bedarf selbst und in noch höherem Maße der Regulatoren gegen ihre eigenen nachteiligen Folgen.

Zweimal ist im französischen Zollsystem die Zollfreiheit in Ansehung der Schiffbaumaterialien auf der Grundlage des geschilderten zollamtlichen Vormerkverkehrs in Geltung gewesen, in dem Zeitraum von 1866 bis 1872 und in den Jahren

1879 und 1880.[1] Die Folgen für die französische Schiffbauindustrie und ihre Hilfsindustrien waren die oben geschilderten. Sie waren in ihrer Wirkung um so unheilvoller, als sie gerade in der Zeit eintraten, zu der die gleichen Industrien des Auslandes, insbesondere Großbritanniens, die tiefgreifenden betriebs- und organisationstechnischen Umwandlungen ihrer Betriebe vornahmen, welche die so eminente Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit begründet und zur Folge gehabt haben. Die französischen einschlägigen Industrien sind in einem für die Organisation und technische Betriebsweise außerordentlich wichtigem Momente stehen geblieben, ja zurückgegangen und haben seitdem, trotz aller staatlichen Unterstützung die Scharte nicht auszuwetzen, den kolossalen Vorsprung des Auslandes nicht einzuholen vermocht. Die protektionistischen Gegner des Freihandels haben dem liberalen System alle Schuld an dem Zurückbleiben und Darniederliegen der französischen Schiffbauindustrien in die Schuhe geschoben. Diese Auffassung ist auch in die französische Literatur übergegangen. Die Vertreter der liberalen Richtung treten dem nur mit der Erklärung entgegen, daß das liberale System nie eine längere Zeit hindurch und nie ohne heftige Störungen habe wirken können. Gemeinhin wird übersehen, daß nicht dem System an sich, das doch anderwärts gute und die gewünschten Erfolge gehabt hat und heute noch hat, ein Vorwurf zu machen ist, sondern allein der verunglückten Art der Umsetzung seiner Ideen in die Praxis. Nur vereinzelt findet sich die vage Ahnung, daß doch vielleicht ein Teil wenigstens der Schuld der engherzigen Art und Weise beizumessen sei, auf die man der gesunden und berechtigten Forderung nach Zollfreiheit durch einen solchen zollamtlichen Vormerkverkehr gerecht zu werden meinte.

Die Zollfreiheit für Schiffbaumaterial kann außer im zollamtlichen Vormerkverkehr auch durch Gewährung einer Prämie

---

[1] Art. 1 des Ges. vom 19. Mai mit Ausführungsdekret vom 8. Juni 1866; Art. 2 des Ges. vom 17. März mit Ausführungsdekret vom 18. März 1879.

herbeigeführt werden. Dies Verfahren weist zwar einerseits den Vorzug großer Einfachheit auf, kann aber andererseits auch gewisse Gefahren in sich bergen. Die Zollfreiheit durch eine Prämie wird gewöhnlich so erreicht, daß für im Inlande gebaute Seeschiffe pro Registerton ein festbestimmter Betrag aus der Staatskasse an den Ersteller des Schiffes gezahlt wird. Soll diese Prämie vom ganzen Zoll und nur von ihm befreien, so ist sie so zu berechnen und festzusetzen, daß sie dem Zollbetrage gleichkommt, der erfahrungsgemäß für das zu einer Registerton verarbeitete Material zu zahlen ist, wenn ausschließlich ausländisches verwendet wird. Angenommen, die Berechnung stimme, Zollbetrag und Prämie seien gleich, so ist klar, daß in der Prämienzahlung bezüglich des ausländischen Materiales eine Zurückbezahlung des schon entrichteten Zolles (Rückzahlung), bezüglich des inländischen Materiales ein Ausgleich für die durch den Zoll geschaffene Preiserhöhung (Äquivalent) zu erblicken ist. Der große Unterschied zur nachträglichen Zollbefreiung im zollamtlichen Vormerkverkehr liegt darin, daß die heimischen Industrien durch Rückzahlung und Äquivalent bezüglich des im Schiffbau verwendeten Materiales mit dem Auslande auf völlig gleichen Fuß gestellt sind. Da die Preiserhöhung des inländischen Materiales gewöhnlich dem vollen Zollbetrage nicht gleichkommt, sondern mehr oder weniger darunter bleibt, die Prämie aber stets gleichbleibt, so liegt evtl. schon hier eine nur den Inlandsindustrien zu Gute kommende Gratifikation vor. Diese Gratifikation kann sich noch höher stellen, wenn das Verhältnis zwischen Gewichtsmenge des Baumateriales und Registerton, das der Prämienberechnung zu Grunde liegt, sich ändert: gelingt es, eine Registerton mit weniger Material herzustellen, so ergibt sich ein Unterschied zwischen der sich gleich bleibenden Prämie und dem in Wirklichkeit in der Registerton steckenden Zoll- resp. Preiserhöhung! Dieser Unterschied stellt gleichfalls eine Gratifikation dar. Eine solche Änderung des Verhältnisses kann zwar außer durch technische Fortschritte auch durch leichtfertige Bauweise herbeigeführt

werden, doch stehen dieser das Interesse des Reeders an einem seetüchtigen Schiff, die Anforderungen der Klassifikationsgesellschaften und deren Einfluß auf die Versicherungsprämien, in neuerer Zeit auch die Gesetzgebung entgegen.

Einen bemerkenswerten Unterschied, der sich ergibt, je nachdem ausländisches oder inländisches Material verwendet wird, haben wir hier noch kurz hervorzuheben. Der Weltmarktpreis für das zu einer Registerton gebrauchte Material sei — willkürlich angenommen — 1000, Zoll und Prämie dafür 50. Der Unternehmer hat also 1050 zu bezahlen, sowohl bei der Verwendung ausländischen, als auch bei der inländischen Materiales. Die aus der Staatskasse gezahlte Prämie von 50 bewirkt, daß ihn die Registerton an Material schließlich doch nur zum Weltmarktpreise zu stehen kommt. Aber bei der Verwendung ausländischen Materiales sind diese 50 als Zoll schon vorher in die Staatskasse geflossen; diese zahlt an den Schiffbauer nur heraus, was sie schon vorher empfangen hat und schließt so mit $\pm$ 0 ab. Bei der Verwendung inländischen Materiales liegt keine solche Geldleistung an die Staatskasse vor; sie vermag die 50 nur als Ausgabe zu buchen und schließt mit — 50 ab. Als Rückzahlung fließt die Prämie in die Kasse der Schiffbauer und Fittingfabrikanten; als Äquivalent fließt sie durch diese Kassen in die der Eisen- und Bergwerke. Nun sind aber die Unternehmer dieser Eisen- und Montanindustrie schon durch den Zoll geschützt; sie erhalten also noch eine Gratifikation in Höhe oder annähernd in Höhe des Zolles, die wir als Liebesgabe qualifizieren müßten, wenn sie von der Regierung gekannt und beabsichtigt wäre.

Verhältnismäßig früh schon, nämlich durch Gesetz vom 6. Mai 1841, ist eine solche Prämie der französischen Schiffsmaschinenindustrie gewährt worden; sie blieb allerdings eine vorübergehende Einzelerscheinung.

Auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1836[1] hatte eine

[1] Art. 5.

Ordonnanz vom 30. Mai 1839[1] für im Seeschiffbau Verwendung findende Schiffsmaschinen von über hundert Pferdekräften bestimmt, daß die Zollbelastung des verwendeten ausländischen Roheisens durch eine feste Prämie ausgeglichen werden sollte. Als festes Ausbeuteverhältnis war zu Grunde gelegt, daß zur Herstellung einer Pferdekraft 500 kg Rohmaterial nötig seien. Die Prämie war auf 6 frs 40 pro 100 kg festgesetzt, was somit eine Prämie von 32 frs pro Pferdekraft ergab. Bedingung für die Gewährung der Prämie war, daß die Maschine im Inlande gebaut war und daß sie als neue Maschine in ein Seeschiff eingebaut wurde. Ferner war am Nachweis der Nämlichkeit[2] des verwendeten Materiales festgehalten. Abfälle waren durch das Ausbeuteverhältnis berücksichtigt. Diese Prämie stellte eine nachträgliche Zollbefreiung dar in einem Verfahren, das als eine Abart des oben geschilderten Vormerkverkehrs anzusprechen ist. Sie hatte die dort geschilderten Nebenerscheinungen, insbesondere mußte die schlechtere Stellung der aus französischem Material hergestellten Maschinen auffallen. Das oben bereits angeführte Zollgesetz von 1841[3] brachte daraufhin auch den französischen Fabrikanten von Dampfmaschinen, die inländisches Material zur Herstellung ihrer Fabrikate verwendeten, Genugtuung. Nach diesem Gesetz waren alle Dampfmaschinen, die auf französischen, dem internationalen Verkehr dienenden, Dampfern eingebaut wurden, begünstigt, und zwar waren mit dieser Zweckbestimmung aus dem Auslande eingeführte fertige Maschinen zollfrei, während dieselben Maschinen inländischen Ursprungs in den Genuß einer Prämie von 33% des Wertes gleichartiger unverzollter ausländischer traten. Die Abschätzung des Wertes erfolgte durch das Comité consultatif des arts et manufactures. Diese Prämie ersetzte nach Lexis[4] die Restitution des Roheisenzolles zu Gunsten der

[1] Bulletin des lois 1839 I, S. 394.
[2] Identität.
[3] Bulletin des Lois 1841 I, S. 629.
[4] Lexis, S. 80.

Fabrikanten von Schiffsmaschinen. Sie bedeutete aber noch mehr: sie glich auch die Preissteigerung aus, die auf dem inländischen Material lastete. Ihr Zweck war, die französische Reederei anzureizen zum Dampferbetrieb überzugehen und ihr diesen Übergang zu erleichtern.

Den Prämien — und zwar sowohl den Restitutions- als auch den Erziehungsprämien — ist charakteristisch, daß sie prinzipiell und ohne Ausnahme an alle Vertreter des begünstigten Produktionszweiges gewährt werden, sofern bestimmte Vorbedingungen erfüllt sind. Diese Bedingungen sind nun aber keineswegs als Gegenleistungen für die Geldleistungen des Staates anzusehen — bei den Restitutionsprämien kann das überhaupt gar nicht in Frage kommen —, sondern lediglich als Sicherungsmaßnahmen dafür, daß die Geldzuwendungen des Staates auch wirklich so verteilt werden, daß in letztem Ende ein Nutzen für die Gesamtheit zu erwarten ist. — Nun gibt es aber Verhältnisse, unter denen es dem Staate zweckmäßiger und vorteilhafter erscheinen muß, nur ein einziges (oder wenige einzelne) Unternehmen zu einer ganz besondern Tätigkeit zu ermuntern. Für die Gestaltung derartiger Verhältnisse können die verschiedensten Ursachen und Rücksichten ausschlaggebend sein, auf die wir hier nicht einzugehen brauchen. In solchem Falle greift der Staat zur „Subvention." Die Bezeichnung „Subvention" ist irreführend: unterstützt wird niemand. Vielmehr stehen Staat und Unternehmer rein privatrechtlich als Vertragschließende gegenüber und verpflichten sich als solche zu Leistung und Gegenleistung. Die Unterschiede der Subvention zur Prämie sind ganz klar, wenn man sich folgendes vor Augen hält: bei der Subvention hat der Staat einen Anspruch auf Erfüllung der vertragsmäßig festgelegten Leistungen; die Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung seitens des kontrahierenden Unternehmers zieht den Verfall der regelmäßig stipulierten Vertragsstrafe nach sich und gibt (streng genommen) dem Staate alle Ansprüche, die privatrechtlich aus der Nichterfüllung bezw. nicht gehörigen Erfüllung der Vertragspflichten sich ergeben, also insbesondere

Schadenersatzanspruch und Rücktrittsrecht; seinerseits ist der Staat zur Bewirkung der Geldleistung verpflichtet. Bei den Prämien dagegen hat der Staat keinen Anspruch auf Erfüllung; es ist in das Belieben des Unternehmers gestellt, die Bedingungen, die zum Prämiengenuß berechtigen, zu erfüllen oder nicht; die Beziehungen zwischen Staat und Unternehmer sind rein öffentlich-rechtlicher Natur.

Ihre vornehmlichste Anwendung haben die Subventionen im modernen Staat in der Seeschiffahrt gefunden, zur Gründung und Unterhaltung bestimmter regelmäßiger Dampferlinien. Sie greifen in der Regel dort Platz, „wo sich das Bedürfnis eigener regelmäßiger Dampferverbindungen zugunsten des überseeischen Handels- und Postverkehrs oder zugunsten der Kolonien eines Staates geltend macht, ohne daß die heimische Schiffahrt imstande ist, diesem Bedürfnis abzuhelfen. Die Dampfersubvention hat mithin den Zweck, ein an sich nicht rentierendes, aber dem Staate aus wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen erwünschtes Schiffahrtsunternehmen rentabel zu gestalten.“ [1] In dem auf Grund eines Gesetzes zwischen Fiskus und Reeder abgeschlossenen Vertrage übernimmt letzterer gegen Bezahlung (Subvention) die Verpflichtung zur Einrichtung einer oder mehrerer regelmäßiger Dampferlinien, zur Innehaltung eines bestimmten Fahrplanes und gewisser Minimalgeschwindigkeiten, zur Verwendung bestimmter Schiffstypen, die Verpflichtung Regierungsvertreter, Truppen, Material und Postsachen, kostenfrei oder nach einem ermäßigten Spezialtarif zu befördern und zu a. m. Das ist ein subventioniertes Schiffahrtsunternehmen; eine subventionierte Linie ist eine solche, für die eine Gesellschaft Subvention erhält, während sie daneben auch Schiffe in nichtsubventionierter Fahrt laufen lassen kann, für die sie eventl. Anspruch auf Fahrtprämien hat. Prämien und Subvention werden regelmäßig nicht kumuliert; unterstützt ein Staat seine gesamte Handelsmarine durch Prämien, so pflegen die subventionierten Linien vom Prämiengenuß ausgeschlossen zu werden.

[1] Jaensch, S. 5.

III. Kapitel.

Das Gesetz über die Handelsmarine vom 29. I. 1881.

(Erstes Prämiengesetz).

Die 1873 begonnenen Untersuchungen über die Lage der französischen Handelsmarine und die Beratungen in den verschiedenen engeren und weiteren Kommissionen über die Mittel ihr zu Hilfe zu kommen, zogen sich über mehr als sieben Jahre hin. Die Ansicht, daß man nur durch Prämien das Ziel erreichen könne, fand schließlich weder in der öffentlichen Meinung, noch in den Kammern, noch bei der Regierung einen nennenswerten Widerspruch, und so kam am 29. Januar 1881 das erste Prämiengesetz für die Handelsmarine zu Stande, das an Seeschiffbau und Seeschiffahrt[1] bestimmte Geldzuwendungen (Prämien) bewilligte. Von vornherein legte man sich auf das Prinzip fest, an dem man während der ganzen Kommissions- und Parlamentsverhandlungen strikte festhielt, und dem man auch im Gesetze selbst Ausdruck verlieh,[2] daß diese Prämien nur einen Ausgleich für gewisse Belastungen bilden sollten, die für die Seeschiffahrtsindustrien in der französischen Gesetzgebung, (namentlich im Zolltarif und einzelnen Gesetzen seerechtlichen Inhalts) begründet waren, und die, insofern diese Mehrbelastungen bei den konkurrierenden Nationen nicht vorhanden sind, eine Minderung der Konkurrenzfähigkeit der franzö-

[1] Keine direkte Geldzuwendung erhielten also die Hilfsindustrien (Fabrikanten von Schiffsmaschinen und Fittings).

[2] In letzter Stunde hat man dann in Ansehung der Fahrtprämien doch noch das Prinzip verlassen und hat der Schiffahrt neben der Vergütung für bestimmte Lasten eine reichlich bemessene Ermutigung bewilligt s. unten, S. 57 ff.

sischen Unternehmer den ausländischen gegenüber bedeuten. Zwischen den Interessen der Schiffbauunternehmer und denen der Reedereien nahm das Gesetz eine reinliche Scheidung vor, indem es erstere durch Bauprämien, letztere durch Fahrtprämien auf gleichen Fuß mit dem Auslande zu stellen suchte; als „konkurrierendes" Ausland kam und kommt für die französische Schiffbauindustrie nur England in Betracht, dessen Schiffbau infolge des Freihandels und anderer Ursachen[1] eine Vorzugsstellung innehat, und der deswegen, sowie wegen seines bedeutenden Umfanges[2] und wegen seiner Leistungsfähigkeit den Markt beherrscht, während für die Reederei „konkurrierendes Ausland" gleichbedeutend ist mit allen Reedereien der Welthandelsflotte.

a) Die Gesetzesbestimmungen.

1. Die Schiffbauprämien.

Artikel 4 und 5 des Prämiengesetzes vom 29. I. 1881 bestimmen: „Zum Ausgleich der durch den Zolltarif den Seeschiffbauunternehmern erstehenden Lasten werden diesen die folgenden Zuwendungen pro Bruttoregisterton bewilligt:

60 frs für Eisen- oder Stahlschiffe,
20 frs für Holzschiffe von 200 Tons und darüber,
10 frs für Holzschiffe von weniger als 200 Tons,
40 frs für Kompositschiffe.[3] [4]

[1] S. unten S. 54.

[2] Durchschnittlich betrug der englische Schiffbau 1873/79 **48** %, 1880/85 **56** %, 1895/1900 **64,2** %, 1905/10 **62** % des Weltschiffbaus. Schwarz, v. Halle I, S. 139, Nauticus seit 1900.

[3] Navires mixtes, navires composites sind definiert als Schiffe mit Holzwandung, mit Rippen und Spanten ausschließlich aus Stahl oder Eisen. Art. 4, Abs. 2 des Gesetzes.

[4] Für die Feststellung des Rauminhaltes ist die Vermessungsordnung für Kauffahrteischiffe, Dekret vom 24. Mai 1873 maßgebend (Art. 1 Ausf. Dekr. vom 17. Aug. 1881).

Außerdem sind für Schiffantriebs- und andere Maschinen (wie Motore, Spills, Winden, mechanisch bewegte Ventilatoren), sowie für die zu diesen Maschinen gehörigen Kessel nebst Rohrleitungen 12 frs pro 100 kg ausgeworfen. Umbauten, die zum Zwecke der Vergrößerung eines Schiffes vorgenommen werden, geben Anspruch auf die Prämie im Verhältnis der Vergrößerung des Raumgehaltes. Bei Kesselerneuerung erhält der Schiffseigentümer eine Kompensation von 8 frs pro 100 kg, wenn die aufgestellten Kessel neu und französischen Ursprungs sind. Dieser Festsetzung der Höhe der Prämiensätze fügt dann Artikel 6 noch die Bestimmung hinzu, daß die Gesamtbeträge nach Behändigung der Franzisierungsurkunde bezw. nach Vorlegung einer beglaubigten Abschrift derselben[1] ausbezahlt werden. Das geltende Régime der nachträglichen Zollbefreiung im zollamtlichen Vormerkverkehr wird durch Art. 7 aufgehoben; das ausländische Baumaterial ist also bei der Einfuhr zu verzollen.

Der Bericht Dupuy de Lôme's,[2] auf dem in der Hauptsache die Kommissionen nicht nur des Gesetzes von 1881, sondern auch die der drei spätern basieren, geht von der noch in Geltung befindlichen nachträglichen Zollbefreiung im zollamtlichen Vormerkverkehre aus. Auf Grund langjähriger Erfahrung und eingehender Berechnungen, deren Richtigkeit zu bezweifeln kein Grund vorliegt, kommt Dupuy de Lôme zu dem Ergebnis, daß auf den im französischen Schiffbau verwendeten Materialien eine Zollbelastung von durchschnittlich 8 frs pro 100 kg Metallstücke und von 12 frs pro 100 kg Maschinen und Kessel ruht, die die englischen Werften

---

[1] Bei Kesselerneuerung und Schiffsvergrößerung. Art. 38 des Ausführungsdekretes vom 17. August 1881.

[2] Von Beruf Marinebauingenieur bekleidete Dupuy de Lôme damals die Vizepräsidentenstelle der bedeutenden Werft „Forges et Chantiers de la Méditerrannée"; 1877 wurde er Senator auf Lebenszeit.

nicht kennen. Für eine Registerton, zu deren Herstellung damals erfahrungsgemäß 640 kg Metall nötig waren, wenn es sich um Eisen- oder Stahlschiffe, 240 kg, wenn es sich um Holzschiffe handelt, betrug sonach die Zollbelastung 51 frs 20 bezw. 19 frs 20. Wie Dupuy de Lôme klarlegt, ist aber der Zoll nicht die einzige Ursache, daß das Schiffbaumaterial die französischen Werften teurer zu stehen kommt als die englischen: die Transportkosten vom Produktionsorte der Schiffbaumaterialien nach den französischen Werften sind in jedem Falle bedeutend höher als nach den englischen, welch' letztere auch in dieser Hinsicht eine Vorzugsstellung innehaben. In England ist bei der glücklichen Verteilung der Landesbodenschätze und bei der günstigen Küstengestaltung die Anlage von Werften in unmittelbarer Nähe der Produktionszentren der Schiffbaumaterialien das Gegebene. In Frankreich[1] liegen die Produktionszentren für Schiffbaumaterial im Innern, oft weit im Innern des Landes: Transporte von Schiffbaumaterial nach der Werft sind fast ausschließlich auf den gerade in Frankreich teuern Landweg angewiesen. Nicht ganz so kostspielig wie diese Transporte vom französischen Produktionszentrum nach der französischen Werft, aber immer noch teurer als die Transporte vom englischen Produktionszentrum nach der englischen Werft, sind die Transporte vom englischen Produktionszentrum nach der französischen Werft. Dupuy de Lôme nimmt den Betrag von 2 frs pro 100 kg Metall an als Durchschnittssatz, um den die französischen Schiffbauunternehmer bezüglich der Transportkosten schlechter gestellt sind als ihre englischen Konkurrenten.[2] Als Gesamtmehrbelastung — Zoll plus Transport — der französischen Schiffbauer gegenüber den englischen kommen so 10 frs pro 100 kg Metall, 14 frs pro

[1] Ebenso in Deutschland.

[2] Das Verhältnis verschob sich noch mehr zu Ungunsten der französischen Produktionszentren, als gerade in den achtziger Jahren die Seefrachtsätze erheblich zu sinken begannen, während die Frachtsätze auf dem Landwege sich gleich oder fast gleich blieben.

100 kg Kessel und Maschinen und 64 frs pro Registerton (Eisen- oder Stahlschiff), bezw. 24 frs (Holzschiff) heraus.

Wäre keine Rücksicht auf die im internationalen Wettbewerbe stehende Reederei zu nehmen, handelte es sich nur und ausschließlich darum, den französischen Schiffbau zu schützen, und wollte man diesen Schutz durch Zölle herbeiführen, so wären pro Registerton der eingeführten ausländischen Eisenschiffe 64 frs, Holzschiffe 24 frs und pro 100 kg Maschinen und Kessel 14 frs an Zoll zu erheben. Tatsächlich werden aber damals von der Registerton jeder Art nur 2 frs,[1] von Maschinen und Kesseln gar nichts erhoben. An dieser Anomalie, die darin besteht, daß die Einfuhr eines fertigen Produktes, des Schiffes, gegen Entrichtung eines verhältnismäßig minimalen Zolles möglich ist, während auf den zu seiner Herstellung benötigten Materialien ein ungleich höherer Zoll ruht, hat die Zollrückvergütung für Schiffbaumaterial wegen des fehlerhaften amtlichen Vormerkverkehrs nicht viel zu ändern vermocht. Die Zollfreiheit[2] war weit davon entfernt eine vollständige zu sein. Dupuy de Lôme berechnet die schließlich eintretende tatsächliche Befreiung auf 3 frs 45 die 100 kg Metallstücke. Nicht vergütet blieb also bei 100 kg Metall ein Betrag von 4 frs 55, d. h. bei einer Registerton Eisen- oder Stahlschiff 29 frs 12, Holzschiff 10 frs 92 oder rund 57 %. Durch diesen Mißerfolg war der zollamtliche Vormerkverkehr derart in Mißkredit geraten, daß kein Mensch darüber nachdachte, ob er nicht verbesserungsfähig und eventuell beizubehalten sei. Die Auffassung, daß er aufgehoben und die Zollfreiheit durch ein anderes System herbeigeführt werden müsse, war allgemein. Den Ersatz fand man in dem von Dupuy de Lôme vorgeschlagenen Prämiensystem.

---

[1] Auch diese 2 frs kommen kaum in Betracht, da das Schiff bei der Überfahrt nach seinem Bestimmungsorte gleich Ladung nehmen und die Summe verdienen kann.

[2] S. oben S. 41 ff.

Die Berechnungen Dupuy de Lôme's berücksichtigten nur die durch Zoll und Transport hervorgerufene Preiserhöhung der französischen Bauten. Die Regierung ging noch weiter und wollte den Preisunterschied zwischen englischen und französischen Bauten überhaupt ausgleichen. Auf Veranlassung des Handelsministers stellte daher eine Verwaltungskommission fest, daß, um dies zu erreichen, folgende Zuwendungen zu machen wären:

13 frs für 100 kg netto Maschinen,
77 frs für die Bruttoregisterton eiserner oder stählerner Segler,
70 frs für die Bruttoregisterton eiserner oder stählerner Dampfer,
40 frs für die Bruttoregisterton Kompositschiffe,
30 frs für die Bruttoregisterton Holzschiffe.

Dafür verhielt sich aber die Regierung gegenüber den von Dupuy de Lôme und der Kommission vorgeschlagenen Fahrtprämien zunächst ablehnend, weil sie die Konkurrenzfähigkeit der französischen Reederei hergestellt zu haben glaubte, sobald sie ihr die Möglichkeit verschafft habe, ihre Schiffe zu demselben niedern Preise zu erstehen, wie sie der ausländischen Konkurrenz zur Verfügung sind.

Das Regierungsprojekt sah für die Schiffbauunternehmer neben den Prämien für Neubauten bezw. Schiffsvergrößerungen auch eine Vergütung für Schiffsreparaturen vor, und zwar sollte unter Berücksichtigung von 15% Abfällen ein Betrag in Höhe des auf dem Baumaterial lastenden Zolles vergütet werden, ohne Prüfung, ob das verwendete Material heimischen oder fremden Ursprunges sei. Dieser Teil des Projektes wurde jedoch wieder fallen gelassen, weil man eine zu starke Belastung des Budgets befürchtete. Es war dies eine der Inkonsequenzen, an denen die Geschichte der Seeschiffahrtspolitik Frankreichs so reich ist; denn so gut wie das zu Neubauten und Vergrößerungen verwendete Baumaterial infolge des Zolles und des Transportes verteuert wird, so gut wird

auch das zu Reparaturen verwendete verteuert. Was diese Inkonsequenz in ihren Folgen noch schwerwiegender macht und sie uns ganz unbegreiflich erscheinen läßt, ist die Tatsache, daß Artikel 2 des Dekretes vom 27. vendémiaire an II, der den französischen Werften das Monopol für größere Reparaturen französischer Schiffe vorbehält,[1] noch immer in Geltung ist.

2. *Die Schiffahrtprämien.*

Die Fahrtprämien des 1881er Gesetzes beruhen auf Artikel 9: „Zum Ausgleich der Lasten, die der Handelsschiffahrt durch die Aushebung der Bemannungen zum Dienste auf der Kriegsflotte entstehen, wird den französischen Dampf- und Segelschiffen auf die Dauer von zehn Jahren vom Tage der Veröffentlichung des Gesetzes an eine Fahrtprämie bewilligt, die für die Schiffe französischen Ursprunges 1 fr 50 pro Nettoregisterton und pro Tausend zurückgelegte Meilen beträgt; dieser Einheitssatz wird alljährlich verringert, und zwar um 0 fr 05 für Eisen- und um 0 fr 075 für Holz- und Kompositschiffe. Französische Schiffe fremden Ursprunges erhalten die Hälfte dss Betrages, der einem gleichen Schiffe französischen Ursprunges zustehen würde.[2] Die Fahrtprämie wird ausschließlich für große Fahrt[3] gewährt; ausdrücklich ausgenommen sind die in der Hochsee-

---

[1] S. oben S. 8 Anm. 3.

[2] Demiprime = Halbprämie. Doch wurden die vor der Promulgierung des Gesetzes franzisierten fremden Schiffe wie Schiffe französischen Ursprunges behandelt, erhielten also die volle Prämie.

[3] Was unter „großer Fahrt" zu verstehen ist, ist gesetzlich festgelegt in Art. 377 des C. Com.: „Reisen in großer Fahrt" sind solche, die folgende Grenzen überschreiten:

nach Süden den 30.° nördl. Breite,
nach Norden den 72.° nördl. Breite,
nach Westen den 15. Längengrad des Meridians von Paris,
nach Osten den 44. Längengrad des Meridians von Paris.

(Ausf.-Dekr. vom 17. August 1881 Art. 18.)

und Küstenfischerei beschäftigten Schiffe, die in den subventionierten Linien eingestellten und die Luxusfahrzeuge.

Für Dampfschiffe, deren Baupläne dem Marineministerium vorgelegen haben und von diesem gutgeheißen wurden, wird die Fahrtprämie um 15% erhöht[1] und das Requisitionsrecht des Staates im Kriegsfalle auf die Handelsschiffe erstreckt."[2]

Auch die Fahrtprämie dankt ihre Entstehung dem Kommissionsberichterstatter Dupuy de Lôme, wenn sie ihm auch in anderer Gestalt vorgeschwebt hat. Die Notwendigkeit der Fahrtprämie war nicht so einfach zu begründen und ihre Bewilligung nicht so leicht zu rechtfertigen, wie die der Bauprämien, die ja schließlich zum größten Teile nur eine Zollrückvergütung bezw. ein Äquivalent (für Verteuerung durch Zoll usw.) darstellen. Folgendes sind die Erwägungen, welche die Rechtfertigung der Fahrtprämien bilden: die Handelsmarine ist eine Ausbildungsanstalt für die Bemannung der Kriegsflotte. Auf Grund der Inscription maritime werden ihr andauernd wertvolle Kräfte entzogen und ihr Beschränkungen auferlegt, die ihre Konkurrenzfähigkeit mindern. In früheren Zeiten genoß die Handelsmarine verschiedene Privilegien und Bevorzugungen, die in etwas wenigstens als eine Gegenleistung des Staates für ihre Leistungen angesehen werden konnten: so Kolonialpakt und Tonnengeld unter Colbert; später kam die Monopol- und monopolartige Stellung dazu, die für die französische Schiffahrt aus der Navigationsakte sich ergab; unter der Restauration und der darauffolgenden Zeit außerdem die Flaggenzuschläge und die Zwischenplatzzuschläge. Wenn man alle diese Maßnahmen innerer und äußerer Schiffahrtspolitik des französischen Staates als Entgelt, als Bezahlung für Dienste,

---

[1] Prime militaire, surprime, Kriegszuschlag.

[2] Das Gesetz betreffend die Requisitionen der Militärbehörden vom 3. Juli 1877 (mit Ausf.-Dekr. vom 2. August 1877) unterwarf in Art. 5 alle auf Flüssen, Bächen, Seen und Kanälen befindlichen Fahrzeuge dem Requirierungsrecht der Militärbehörden, schwieg sich aber über die Seeschiffe aus. Diese Lücke wurde durch Art. 9 Abs. VIII des Gesetzes von 1881 ausgefüllt.

die die Handelsmarine der Kriegsflotte leistet, ansehen will, so sind tatsächlich seit den sechziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts diese Dienste ohne Entgelt geleistet worden, von jener Zeit an, als mit der Anerkennung der Gleichberechtigung aller Flaggen die Bevorzugungen der französischen Handelsmarine aufgegeben wurden und nichts neues an ihre Stelle trat. Die Kommission von 1874 ist der Ansicht, im Interesse der Konkurrenzfähigkeit der französischen Schiffahrtskreise sei es nicht angängig, und es könne auch der Handelsmarine nicht zugemutet werden, daß die der Kriegsflotte im Interesse der Gesamtheit geleisteten Dienste ausschließlich zu Lasten der Reedereien seien: diese Lasten müßten der Gesamtheit auferlegt werden; den einfachsten Weg sieht man in der Vergütung durch Geld, ein Gedanke, der ja, nachdem man sich eben über eine Bauprämie schlüssig geworden, ziemlich naheliegend war. So sind die Fahrtprämien entstanden, die zunächst nichts weiter sein sollten als ein neues System, um für die von der Handelsmarine der Kriegsflotte geleisteten Dienste eine Vergütung herbeizuführen, die man früher durch das System der Flaggenzuschläge erreicht hatte.

Zunächst untersuchte die Kommission von 1874 (Dupuy de Lôme), auf Grund welchen Einheitssatzes das in den Flaggenzuschlägen liegende Äquivalent restlos in eine Geldzuwendung umgewandelt werden könne. Sie ging dabei von der Voraussetzung aus, daß die Flaggenzuschläge in der Höhe, wie sie zuletzt angewandt worden waren, die genaue Vergütung für die Leistungen der Handelsmarine gebildet hatten — nicht mehr und nicht weniger —, und vermied so die Schwierigkeit, die leicht zu einer Klippe werden konnte, den Wert der Leistung der Handelsmarine in einer runden Geldsumme ermitteln und ausdrücken zu müssen. Die Kommission kam zum Ergebnis, daß das durch die Flaggenzuschläge der Reederei gebotene Äquivalent auf rund 600 frs pro eingetragenen Seemann zu veranschlagen sei. Ein etwas anderes Ergebnis — 400 frs — hatte die Berechnung, wieviel der Hochseefischerei

pro Eingetragenen vergütet wird.[1] Waren früher, unter der Herrschaft der Flaggenzuschläge, jene 600 frs vielleicht die genaue und gerechte Vergütung (nach oben und nach unten) für die Leistung der Handelsmarine, so waren sie jetzt unter verbesserten Bedingungen, insbesondere auch für die Zukunft, falls die Bauprämie bewilligt wurde, zu hoch. Dupuy de Lôme sieht in einem „Betriebszuschuß“ von 1 fr pro Eingetragenen und pro Tag seiner Beschäftigung an Bord eine angemessene Vergütung für die Leistungen der Handelsmarine, das sind 300 frs jährlich pro Eingetragenen, unter der (hochgegriffenen) Annahme, daß an 300 Tagen des Jahres das Schiff sich im Zustande des armement administratif[2] befindet. Dieser von Dupuy de Lôme vorgeschlagene Betriebszuschuß hat auf den ersten Blick etwas Bestechendes an sich, insofern er auf derselben Einheit aufgebaut ist, die auch seine Existenz begründet: auf dem Eingetragenen für die Dauer seiner Beschäftigung an Bord. Die spätern Kommissionen lehnten samt und sonders diesen Betriebszuschuß ab unter folgenden Erwägungen:[3]

1. Wie das bei den Prämien der Hochseefischerei der Fall war, würden die Seearbeiter diesen Zuschuß als ihnen zukommend ansehen und in Lohnbewegungen eintreten.

2. Ein Zuschuß, der ausschließlich an die Bedingung der „Beschäftigung an Bord“ geknüpft sei, — ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff Fahrt mache oder nicht — würde zu langem Verweilen des ausgerüsteten Schiffes in den Häfen anreizen.

3. Bei unterschiedsloser Behandlung alter und neuer Schiffe läge die Gefahr nahe, daß gewisse Unternehmer mit wenig

---

[1] Diese Vergütung setzt sich zusammen aus einem Zuschuß (Prämie) von 50 frs pro Eingetragenen an Bord, einer Prämie von 16 bezw. 20 frs pro 100 kg gefangenen Fisch und einem Zollschutz von 48 frs pro 100 kg auf die eingeführten Erträge fremder Fischerei.

[2] Ein Schiff ist im armement administratif vom Tage der Anmusterung bis zu dem der Abmusterung seiner vollen Bemannung.

[3] hierzu insbes. Le Roux de Bretagne S. 119 ff.

Geld alte Schiffe kaufen, sie ausrüsten und ohne Fahrten zu machen, Gewinn erzielen könnten.

Unzweifelhaft waren diese Befürchtungen gerechtfertigt und gründeten sich zum Teil auf Erfahrungen, die man mit den Fischereiprämien gemacht hatte. Trug man nun diesen Erwägungen Rechnung, beugte man dem Einreißen derartiger Verhältnisse vor, so ging man über das Prinzip der reinen und bloßen Vergütung gewisser Leistungen hinaus: man dehnte den Zweck des staatlichen Eingreifens dahin aus, die Entwickelung und Tätigkeit der Handelsmarine in bestimmte Bahnen zu lenken. Dies ist geschehen: die Fahrtunterstützung nimmt so neben ihrem Vergütungscharakter noch den Charakter einer „Ermutigung“ an. Man hielt diese Ermutigungsprämie [1] für nötig, um durch sie zur Einstellung neuer Schiffe und großer Einheiten, unter Bevorzugung des Dampferbetriebs, sowie zu intensiver Betätigung im Seetransportgeschäft anzureizen. Bei der Form, in der schließlich die Schiffahrtprämie im Gesetze Aufnahme fand, sind die neuen Schiffe dadurch begünstigt, daß auf sie der Höchstsatz von 1 fr 50 Anwendung findet; die Dampfer, daß für sie die jährliche Minderung des Grundbetrages der Prämie geringer ist; [2] auf die intensive Betätigung soll die Maßnahme belebend einwirken, die den Gesamtbetrag der Prämien mit der Gesamtzahl der zurückgelegten Seemeilen in Verbin-

---

[1] Im Gesetze selbst ist die Terminologie nicht immer folgerichtig durchgeführt; doch nennt es zumeist die dem Schiffbau gemachten Zuwendungen „compensations“ oder „allocations“, während es die der Schiffahrt bewilligten stets als „primes de navigation“ bezeichnet.

[2] Bei genügend langer Geltung des Gesetzes würde ein Segler nach 20, ein Dampfer nach 30 Jahren nichts mehr erhalten; übrigens ist es nicht ganz richtig hier von Dampfern und Seglern so schlechthin zu sprechen: das Gesetz unterscheidet nur zwischen Eisenschiffen einerseits und Holz- sowie Kompositschiffen andererseits (in Anlehnung an die Bauprämie, bei der diese Unterscheidung durch den verschiedenen Zoll auf Eisen und Holz gegeben ist). Es gibt Dampfer, die Holz oder Kompositschiffe sind; es gibt vor allem eiserne Segler: Dampfer ist also keineswegs identisch mit Eisenschiff (in damaliger Zeit) und Segler nicht mit Holzschiff.

dung bringt, derart, daß mit der Meilenzahl auch der Prämienbetrag sich erhöht. Keinen Einfluß dagegen, zum mindesten keinen direkten, hatte die Fahrtprämie auf die Schiffsgrößen.

Um uns schließlich noch einen Begriff von dem Unterschiede zwischen dem Betrage des Dupuy de Lôme'schen Betriebszuschusses und der ins Gesetz übergegangenen Fahrtprämie zu machen, nehmen wir als willkürliches Beispiel einen Frachtdampfer von 1000 Tons netto, der[1] durchschnittlich an 300 Tagen des Jahres 36 Tausend Seemeilen[2] zurücklegt und (hochgegriffen) 20 Eingetragene an Bord hat. Auf Grund des von Dupuy de Lôme vorgeschlagenen Betriebszuschusses würde dieser Dampfer $20 \times 300 = 6000$ frs jährlich erhalten haben; auf Grund der Fahrtprämie erhält er aber im ersten Jahre $1{,}50 \times 1000 \times 36 = 54\,000$ frs (27 000 frs),[3] im zweiten 52 200 frs (26 100), im dritten 50 400 frs (25 200), usw. in jedem Jahre 1800 frs (900) weniger als im vorhergehenden, wobei allerdings vorausgesetzt ist, daß in jedem Jahre gleich viel Meilen zurückgelegt werden. Doch kommt dies bei unserm Vergleiche kaum in Betracht, da mit zunehmendem Alter, infolge der sich häufenden Reparaturen und Dockungen, die Anzahl der Tage, welche die Eingeschriebenen an Bord sind, im selben Verhältnis wie die zurückgelegte Meilenzahl sich verringert.

Die Fassung, in der das Gesetz aus den Verhandlungen der Kammer hervorging und an den Senat gelangte, machte für die Gewährung der Schiffahrtprämie keinen Unterschied zwischen Schiffen französischen und solchen fremden Ursprunges. Das war nur folgerichtig, nachdem man die Fahrtprämie als Vergütung für die durch die Aushebung und den Kriegsdienst entstehenden Lasten der Handelsmarine bezeichnet hatte, und diese Lasten alle französischen Schiffe, fremden wie heimischen Ursprunges, in gleichem Maße treffen.

---

[1] Nach allgemeiner, feststehender Annahme.

[2] Die französische Seemeile zu 1851 m 85.

[3] Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Beträge, auf die derselbe Dampfer Anspruch hat, wenn er fremder Konstruktion ist.

Der Senat fürchtete, daß die Reedereien überwiegend oder gar ausschließlich[1] ihre Schiffe im Auslande bestellen würden, wenn nicht mit dem Bezuge von den französischen Werften Vorteile verknüpft würden, die beim Bezuge von fremder Werft wegfallen. Er sah diesen Vorteil in der Halbprämie, die durch ihn ins Gesetz aufgenommen wurde. Aus dem oben angeführten Beispiele ist ersichtlich, daß auch in den „nur" als Halbprämie gezahlten Beträgen noch ein gut Teil Ermutigungsprämie steckt (im ersten Jahre in unserm Beispiel 21 000 frs), und es wäre der Sachlage entsprechender gewesen, wenn man die Bezeichnung „Prämie" für die den Schiffen ausländischen Ursprunges gewährten Gelder vorbehalten hätte, während man dann die den Schiffen französischen Ursprunges bewilligten mit dem Namen „Doppelprämien" hätte belegen können. Für die französische Schiffbauindustrie bedeutete diese unterschiedliche Behandlung französischer und fremder Bauten fraglos eine Begünstigung, deren Wert man zwar nicht in einer runden Summe ausdrücken kann, die man aber doch bei der Würdigung der Bauprämie in Anschlag bringen muß. Auch der französischen Schiffbauindustrie hat so das Gesetz mehr gebracht, als einen bloßen Ausgleich für bestimmte Lasten. Ja, es konnte eventuell in dieser Doppelprämie der Keim zu einem neuen Monopol der französischen Schiffbauunternehmer liegen, oder besser gesagt: die Doppelprämie konnte dahin führen, daß den französischen Werften die Deckung des gesamten Schiffsbedarfes der eigenen Handelsmarine übertragen wurde; daß dies nicht eintraf, hat seine eigenen Gründe, worauf wir unten näher eingehen werden.

Mit dieser Betrachtung der Halbprämie sind wir bereits in die Würdigung der Gesetzesbestimmungen eingetreten. Eine allgemein gehaltene Würdigung der Prämiengesetze überhaupt behalten wir uns für das Schlußkapitel vor; hier sollen nur die Detailbestimmungen einer Kritik unterzogen werden.

[1] Journ. off. ann. Sénat 1881, S. 13085.

b) Kritische Betrachtung der einzelnen Gesetzesbestimmungen.

1. Die Unterstützung des Schiffbaues.

Die Bauprämie ist so berechnet, daß sie eine reine Rückvergütung darstellt. Anlaß zur Kritik bietet die Tatsache, daß die Bauprämie bei Reparaturen nicht gezahlt wird. Wir können auf das hierüber oben[1] Gesagte verweisen. Auch bezüglich der weiteren Begünstigung des französischen Schiffbaus durch die doppelte Fahrtprämie haben wir hier dem oben[2] Gesagten nichts weiter hinzuzufügen; dagegen müssen wir uns mit der Bestimmung des Art. 6 des Gesetzes „daß die Gesamtbeträge der Bauprämie nach Behändigung der Franzisierungsurkunde[3] ausbezahlt werden" etwas eingehender beschäftigen. Diese Bestimmung ist zunächst als die Festlegung eines Zahlungstermins anzusprechen: die Bauprämie kann erst fällig werden, nachdem das Schiff mit einer Franzisierungsurkunde versehen ist, d. h. bei einem größern Schiff $1^1/_2$ bis 2 Jahre nach Beginn des Baues. Da der Schiffbauunternehmer den Zoll bei der Einfuhr des Schiffbaumaterials entrichten muß, bezw. (bei der Verwendung inländischen Materials) den durch den Zoll erhöhten Inlandspreis sofort oder längstens mit 3 Monaten Ziel zu erlegen hat, den als Zoll oder Preiserhöhung hingegebenen Betrag aber erst nach $1^1/_2$ bis 2 Jahren in Gestalt der Bauprämie zurückvergütet erhält, so ist es klar, daß seinem Produktionsprozeß Geldkapital in Höhe der bezahlten Beträge entzogen wird. Dieser entzogene Betrag ist ein zinsloses Zwangsdarlehen; die Dauer, für die es gewährt werden muß, kann eventuell ganz erheblich sein, wenn der Schiffbauunternehmer bei günstiger Konjunktur z. B. sich auf Jahre mit Schiffbaumaterial versorgt. Kann der Unternehmer dieses Geldkapital in seinem Produktionsprozesse nicht entbehren,

---

[1] S. 56 f.

[2] S. 63.

[3] bezw. nach Vorlegung einer beglaubigten Abschrift. S. oben S. 53.

so wird er gezwungen sein, sich einen gleich hohen Betrag zu leihen, natürlich gegen Zinsen eventl. auch Kommissionsgebühren. Nehmen wir als Beispiel aus seinem Produktionsprozesse den Bau eines eisernen Seglers von 4000 Tons brutto isoliert heraus, so hat er für Zoll bezw. Preiserhöhung des Baumaterials 240 000 frs zu bezahlen. Angenommen, der Zinsfuß, zu dem er sich Geld verschaffen kann, beträgt 5 %, und die Zeit von der Verzollung des Materiales bis zur Liquidierung der Prämie (Franzisierung des Schiffes) 18 Monate, so ergibt sich ein Betrag von 18 000 frs, den er zur Beschaffung des ihm entzogenen Betrages aufzuwenden gezwungen ist, und den er von der Bauprämie absetzen kann. Wir sehen also, daß auch bei dem neuen System, durch das das Gesetz von 1881 die Zollfreiheit erreichen will, diese nicht erreicht wird. Die Art der Liquidierung der Bauprämie trägt wieder eine Belastung in sich, die allerdings in einfacher Weise ausgeglichen werden könnte, indem man bei der Auszahlung der Bauprämie diese um einen Betrag erhöhte, der als Verzinsung des Prämienbetrages vom Tage der nachgewiesenen Verzollung des ausländischen Baumateriales bezw. der nachgewiesenen Bezahlung des inländischen Baumaterials bis zum Tage der Liquidierung der Bauprämie unter Zugrundelegung eines angemessenen Zinsfußes zu errechnen wäre. Auch hierbei würden sich wieder Unzuträglichkeiten ergeben, insbesondere bei der Beantwortung der Frage, welcher Zinsfuß als „angemessen“ zu erachten sei. Und selbst wenn diese Frage befriedigend gelöst wäre, so bliebe noch die Frage offen, ob auch wirklich der Schiffbauunternehmer gerade zu diesem Zinsfuße sich Kapital verschaffen kann und sich verschafft. Gelingt es ihm, Kapital zu einem niedrigeren Zinsfuße zu erhalten, so erhält er eine Übervergütung und zwar nicht etwa auf Grund der Veränderung eines Ausbeuteverhältnisses infolge technischen Fortschritts, sondern auf Grund reiner Spekulation. Muß er einen höhern Zins zahlen, so erhält er weniger vergütet als er geben mußte, und die Bestimmung hat wiederum

zum Teil ihren Zweck verfehlt. Klar ist, daß diese Unzuträglichkeiten wegfallen in einem System, bei dem eine Zollzahlung und eine Rückzahlung überhaupt nicht stattfinden, wie im zollamtlichen Vormerkverkehr; wir werden darauf noch im siebenten Kapitel zu sprechen kommen.

Die Bestimmung des Artikels 6, die uns zu diesen Feststellungen und Erörterungen führte, bedeutet aber noch mehr als die Festlegung eines Zahlungstermines: da eine *Franzisierungs*urkunde verlangt wird, sind auf Grund dieser Vorschrift alle Schiffe vom Genuß der Bauprämie ausgeschlossen, die keine solche Urkunde besitzen, d. h. alle auf französischen Werften für ausländische Rechnung gebauten Schiffe. Diese Vorschrift schlägt der geläufigen Auffassung vom Exportgeschäft geradezu ins Gesicht und ist schlechterdings unverständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Bauprämie im Prinzip nichts weiter darstellt als eine Zollrückvergütung bezw. ein Äquivalent. Ist es doch Prinzip in der modernen Volkswirtschaft, durch den Zoll nur den inländischen Konsum zu treffen und befolgt man daher den Grundsatz, bei der Produktion für das Ausland, d. h. bei der Ausfuhr von Produkten, den auf ihnen ruhenden Zoll zurückzuvergüten. Hier finden wir gerade das Umgekehrte: Zollfreiheit beim Absatz ins Inland und Zollbelastung beim Absatz ins Ausland! — Allerdings war, seitdem Dampf und Eisen ihre Herrschaft angetreten hatten, auf französischen Werften für ausländische Rechnung nicht mehr gebaut worden; die französischen Werften lagen eben darnieder; die Rückvergütung in Gestalt der Bauprämien soll ihnen wieder aufhelfen; die Bestimmung des Artikels 6 entzieht ihnen von vornherein das ganze Auslandsgeschäft, und dies umso sicherer, als das konkurrierende Ausland (England) sowieso schon in mehr wie einer Hinsicht in einer günstigern Lage sich befindet, und die französischen Werften daher auch nicht durch Reduzierung ihres Gewinnes den Preis ihrer Produkte dem der englischen anpassen können. Hinter dieser Vorschrift des Artikels 6 steckt schon,

wenn auch noch halb unbewußt, die Furcht vor der prime à l'étranger, die in der Folgezeit bei den Verhandlungen zu den spätern Gesetzen die Geister heftig aufeinander platzen ließ —.

Die Bauprämie für Maschinen und Kessel wurde bei Neubauten an die Schiffbauunternehmer[1], bei Erneuerung an die Schiffseigentümer[2] ausbezahlt. Inwieweit es den Fabrikanten von Schiffsmaschinen und Kesseln gelungen ist, sich in den Genuß der eigentlich ihnen zukommenden Vergütung zu setzen, ist niemals festgestellt worden. Da Klagen der Maschinenbauer nie laut geworden sind, und da sie in der Bestimmung des Artikels 2 des Ausführungsdekretes vom 17. August 1881, der die Ausbezahlung der Bauprämien für Maschinen und Kessel an die Schiffbauer von einer formellen Erklärung der Maschinenfabrikanten abhängig macht, eine Handhabe hatten, um einen Druck auf die Schiffbauunternehmer auszuüben, kann angenommen werden, daß es den Maschinenfabrikanten gelungen ist, sich in den Besitz des ihnen zukommenden Teiles der Bauprämien zu setzen.

Eine zeitliche Begrenzung ist für die Bauprämie im Gesetz nirgends ausgesprochen. Aus ihrem Wesen als einer Zollrückvergütung, sowie daraus, daß die Fahrtprämien begrenzt wurden, kann man schließen, daß sie mit dem Zolltarife, auf dem sie aufgebaut waren, stehen und fallen sollten.

2. Die Unterstützung der Schiffahrt.

Die Höhe der Fahrtprämien kann nicht kritisiert werden, da für die Höhe einer Ermutigung in letztem Ende nur budgetäre Rücksichten, sowie die Bedürftigkeit und Würdigkeit der zu ermutigenden Betriebe ausschlaggebend sind: das französische Budget konnte die Belastung ertragen, ohne andere wichtige Aufgaben zurückstellen zu müssen; die Bedürftigkeit stand außer Frage; und wenn über die Notwendigkeit einer

[1] Art. 4, Abs. 1, oben S. 52.
[2] Art. 5, Abs. III, oben S. 53.

Handelsmarine für eine Volkswirtschaft mit bedeutendem Kolonialbesitz, die zugleich ein stark importierendes, auch exportierendes Land[1] ist, Zweifel überhaupt beständen, so müßten sie verschwinden im Hinblick auf die kriegsmaritimen Interessen, die Frankreich als Großmacht sowohl in den Kolonien als auch in Europa zu verteidigen hat.

Die weitere Begründung der meisten französischen Schriftsteller, daß das Land jährlich etwa 300 Millionen an das Ausland für Seefracht bezahle, kann ernstlich kaum in Betracht gezogen werden, da nicht feststeht, ob der französische Importeur die Fracht auch wirklich zu tragen hat, oder ob er sie nur auslegt.[2]

Der Berechnung der Fahrtprämie war die Nettoregisterton zu Grunde gelegt. Man wollte auf diese Weise den Prämienbetrag zu den wirtschaftlichen Leistungen, die nur in den Nettotons bewirkt werden können, in Beziehung setzen. Geschickt gewählt war dieser Weg nicht; die wirtschaftlichen Leistungen eines Schiffes bestehen eben nicht in dem Zurverfügunghaben eines bestimmten nutzbaren Raumes, sondern im Transportieren von Personen und Gütern. Der Gedanke, Prämie und wirtschaftliche Leistung zu einander in Beziehung zu bringen, ist an sich gesund und berechtigt; die Ausführung, die er im Gesetze von 1881 fand, war unzweckmäßig.

Eine Folge der Zugrundelegung der Nettoregisterton ist z. B. die, daß der Seglerbetrieb im Vergleich zum Dampfer bevorzugt erscheint. Es verhält sich nämlich die Gesamtzahl der Bruttoregistertons zu der der Nettoregistertons (ungefähr) wie 100 zu 56[3] bei einem Dampfer und wie 100 zu 89 bei einem Segler. Dies Mißverhältnis war im 81er Gesetze einigermaßen ausgeglichen, einmal durch die stärkere jährliche Minderung, die die Fahrtprämie für die Holzschiffe[4] erfuhr,

[1] Die Fracht wird (in erster Linie) auf Grund der bewegten (Gewichts-) Tonnenzahl berechnet: 1909 wurden befördert in 1000 Tonnen (zu 1000 kg): Import 23027; Export 6265; insges. 29292. Tableau 1909 II, 64 ff.

[2] Sartorius Frhr. v. Waltershausen.

[3] 56 bis 60.

[4] S. oben Anm. 2 zu S. 61.

dann auch durch die Bestimmung des Absatz VII des Artikels 9, der bei der Festsetzung der zurückgelegten Meilenzahl stets nur die direkte gerade Verbindungslinie zwischen Abgangs- und Ankunftspunkt zu Grunde zu legen vorschreibt. Die so gesetzlich festgelegte Meilenzahl ist die untere Grenze: weniger Meilen zurückzulegen ist nicht möglich, wohl aber mehr und zwar um so mehr, je stärker das Schiff vom geraden Kurse abweicht. Dies ist für einen Segler in ungleich höherem Maße der Fall als für einen Dampfer, da die Fahrtrichtung des ersteren durch Wind- und Meeresströmungen sehr oft und in bedeutendem Maße beeinflußt wird. Wohlgemerkt, auf einer bestimmten Strecke wird Dampfern und Seglern dieselbe Meilenzahl für die Berechnung der Fahrtprämie zu Grunde gelegt, aber während die von einem Dampfer wirklich zurückgelegte Meilenzahl in der Regel nicht oder nicht wesentlich höher ist als die gesetzliche, ist der Unterschied bei einem Segler meist recht bedeutend: dieser — abweichend vom Dampfer — ist gezwungen eine große Zahl von Meilen zurückzulegen, für die er die Fahrtprämie nicht erhält. Auch die dem Segler eigene mindere Geschwindigkeit, die zu der des Dampfers sich durchschnittlich wie 1 zu 2 verhält, trägt zum Ausgleich bei.

Eine bedenkliche Folgeerscheinung der Zugrundelegung der Nettoregisterton ist ferner die, daß damit ein außerordentlicher Anreiz gegeben ist, die Zahl der Nettotons eines gegebenen Schiffes möglichst groß zu gestalten. Die Bruttoregistertons eines Schiffes sind der ganze in ihm enthaltene Raum; die Nettotons sind der gesamte zu wirtschaftlichen Leistungen — Transporten von Gütern und Personen — zur Verfügung stehende Raum; indem man von den Bruttoregistertons den Rauminhalt der nicht solchen Zwecken dienenden Räumlichkeiten (Maschinenhaus, Kohlenbunker, Navigationszimmer, Mannschaftsräume etc.) subtrahiert, erhält man die Nettoregistertons. Es ist klar, daß man stets bestrebt ist, die Anzahl der Nettotons aus Gründen der Rentabilität möglichst groß zu gestalten. Durch den Anreiz, welcher in der auf der

Nettoton basierten Fahrtprämie beruht, geschieht diese Vermehrung in anormaler Weise auf Kosten insbesondere einmal des Maschinenhauses, in welchem der den Heizern und Trimmern für die Verrichtung ihrer Arbeit zur Verfügung stehende Raum auf ein Minimum reduziert wird, und dann auf Kosten der Unterkunftsräume für die Besatzung und der sanitären Anlagen, die, an sich schon beschränkt, nun noch aufs äußerste eingeengt werden. Das ist umso schlimmer, wenn weder Unfallverhütungsvorschriften noch andere soziale Gesetze die Handhabe bieten, eine untere Grenze zu ziehen. Die in solcher Weise auf der Nettoton begründete Fahrtprämie ist geradezu eine Prämie für das unsoziale Verhalten der Unternehmer.

Und weiter: Unter sonst gleichen Verhältnissen sind zur Erreichung größerer Schnelligkeiten sehr viel größere und leistungsfähigere Maschinen erforderlich; mit diesen Anforderungen wächst aber auch die Größe des Maschinenhauses, der Kohlenbunker, sowie des Gesamtmannschaftsraumes, mit andern Worten, fällt der Nettogehalt des Schiffes. Bei Zugrundelegung der Nettoton ergibt sich demgemäß, daß diese leistungsfähigeren Schiffe im Verhältnis zu den weniger leistungsfähigen benachteiligt sind, was umso empfindlicher für sie ist, als dem geringern Prämienbetrag erhebliche Mehrausgaben an Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, an Betriebsmaterial, sowie für Heuern gegenüberstehen.

Nicht minder Anlaß zur Kritik bietet die Vorschrift des Absatz II des Artikels 9, die die Fahrtprämien den Schiffen in großer Fahrt ausschließlich vorbehält. Daß man die Luxusfahrt von der Fahrtprämie ausschließt, erscheint nur richtig; Luxusfahrzeuge sind weder Kauffahrtei- noch Fischereischiffe, gehören überhaupt nicht zur Handelsmarine [1] und dienen nicht der Befriedigung wirtschaftlicher Bedürfnisse. Die Fahrzeuge der Seefischerei (Hochsee- und Küstenfischerei), die in den subventionierten Linien eingestellten, sowie die in der fran-

[1] Sie sind nicht „Seeerwerbsschiffe“ H. G. B. 474.

zösischen Küstenfahrt beschäftigten sind gleichfalls vom Genuß der Prämien ausgeschlossen, weil sie durch anderweite Unterstützung bezw. durch Monopolstellung hinreichend begünstigt erscheinen. Auch das ist durchaus konsequent und gerechtfertigt. Nun gibt es aber noch eine ganze Kategorie von Schiffen, von denen das Gesetz von 1881 nicht spricht: das sind jene französischen Schiffe, die dem Verkehre dienen, der zwischen einem französischen und nichtfranzösischen Hafen, oder zwischen zwei nichtfranzösischen Häfen statthat[1] innerhalb jener Grenzen,[2] hinter denen die große Fahrt beginnt. Diesen Schiffen die Fahrtprämie vorzuenthalten liegt kein Grund vor: die Belastung durch die Inscription maritime trifft sie in genau demselben Maße wie die andern, und daß diese Fahrt geringere Anforderungen an die Ausbildung und Tüchtigkeit der in ihr beschäftigten Seeleute stelle, widerspricht den tatsächlichen Verhältnissen. Einrichtung und Betrieb dieser Schiffe sind genau dieselben wie auf den Überseeschiffen,[3] denen sie im allgemeinen auch an Größe gleichkommen.[4] Die Maßregel ist hervorgegangen aus der von früher übernommenen Anschauung (die auch der Navigationsakte von 1793 ihren Stempel aufgedrückt hat), daß die Überseefahrten als besonders lukrativ ganz speziell zu begünstigen seien. Da ein großer Teil der in der internationalen Küstenfahrt verwendeten Schiffe große und wohlgebaute Einheiten darstellen, die sehr wohl zu Überseefahrten benutzt werden können, so mußte die unausbleibliche Folge ihrer Nichtprämiierung die sein, daß die Unternehmer diese Schiffe, wenn irgend angängig aus der internationalen Küstenfahrt herauszogen und sie fortan in der Überseefahrt laufen ließen. Im Jahre 1885 betrug die von allen — fremden und französischen — Flaggen zu Überseefahrten von und nach französischen Häfen zur Verfügung gestellte Schiffsräumte (in 1000 Tons): 4166, und im Jahre

[1] cabotage européen, cabotage international.

[2] S. oben Anm. 2 S. 57.

[3] Überseeschiffe, longs courriers, Schiffe in großer Fahrt.

[4] abgesehen von den atlantischen Ozeandampfern.

1890: 4926. Von dem Mehr von 760 kommen auf die französische Flagge 755, auf die nichtfranzösischen 5. Dagegen haben in der internationalen Küstenfahrt die französischen Schiffe 400 Tausend Tonnen weniger, die fremden aber 1600 Tausend Tonnen mehr befördert.[1]

Die Beschränkung der Geltungsdauer des Gesetzes bezüglich der Fahrtprämien auf zehn Jahre vom Promulgierungstage an bedeutete, daß ein 1881 franzisiertes Schiff zehn Jahre lang des Prämiengenusses sich erfreuen kann, während einem 1890 eingestellten Fahrzeug kaum ein Jahr, evtl. kaum einen Monat lang die Prämie in Aussicht steht. Hierin liegt ein Anreiz, Schiffe möglichst in der ersten Zeit der Geltung des Gesetzes anzuschaffen, und es liegt die Gefahr nahe, daß anfangs über den augenblicklichen Bedarf Fahrzeuge eingestellt werden, was wiederum, wenn die Bestellung der Schiffe bei heimischen Werften erfolgt, anfangs Überbeschäftigung der Werften zur Folge hat, der dann nach einiger Zeit eine fortschreitende Abnahme der Beschäftigung folgt. Haben die Schiffbauunternehmer durch die fetten Jahre der künstlich hervorgerufenen Hochkonjunktur sich zur Vermehrung ihrer Produktionsmittel verleiten lassen, haben sie insbesondere Einrichtungen getroffen, vermöge welcher sie mehr und rascher produzieren können, so wird in den Tagen geminderter Beschäftigung ihre Lage noch schlimmer. Die Prorogation des Gesetzes bis 1893 hat daran nichts geändert.

Als die für die Gewährung der Fahrtprämien festgelegte Periode von zehn Jahren ihrem Ende sich zuneigte, stand gerade das neue Zolltarifgesetz[2] zur Diskussion. Wenn, was voraussichtlich der Fall war, die Zölle auf Schiffbaumaterial eine Erhöhung erfuhren, mußten auch die Schiffbauprämien modifiziert werden, sofern man konsequent bleiben wollte. Die Beratungen über den neuen Zolltarif zogen sich immer

[1] Le Roux de Bretagne S. 154/156.

[2] nachmals Zolltarifgesetz vom 11. 1. 1892.

länger hin und bald sah man ein, daß sie vor Ablauf des 1881er Gesetzes überhaupt nicht mehr zum Abschlusse kommen würden. Um nun die Schiffahrt von Ende Januar 1891 bis zum Ergehen eines neuen Prämiengesetzes, das wegen der Bauprämien erst nach Verabschiedung des neuen Zolltarifs erlassen werden konnte, nicht wieder ganz ohne Unterstützung zu lassen, prorogierte man zweimal das erste Prämiengesetz, so daß es in Wirklichkeit bis zum 29. 1. 1893 (zwölf Jahre statt zehn) in Geltung war. Die erste Verlängerung wurde durch Gesetz vom 31. Juli 1890 ausgesprochen (Art. 1). In einem Artikel 2 gelang es dabei den Schiffbauinteressenten durchzusetzen, daß „während der Prorogation die Schiffe fremden Ursprunges, die nach dem 29. 1. 1891 franzisiert werden, keine (Halb)prämie mehr nach Art. 9 des Gesetzes von 1881 erhalten" sollten. Eingeschüchtert durch das Schlagwort von der „prime à l'étranger", mit dem eine interessierte Gruppe von Schiffbauunternehmern geschickt operierte, haben Regierung, Kammer und Senat sich mit der Anschauung des Gesetzgebers von 1881 in Widerspruch gesetzt und die Inkonsequenz begangen, einer ganzen Kategorie französischer Schiffe die Unterstützung zu entziehen, aus dem einzigen Grunde, weil sie fremder Herkunft sind. Daß diese Schiffe die französische Flagge tragen, so gut wie die im Lande erstellten, daß auch sie im Dienste französischen Unternehmungsgeistes stehen, daß sie dieselben Lasten zu tragen haben, wie die Schiffe französischer Herkunft, das sah man nicht oder wollte man nicht sehen — ebensowenig wie das, daß man die halbmonopolartige Stellung der französischen Schiffbauer, die diese auf Grund der Halbprämie hatten, nun in ein völliges Monopol umwandelte: Bei der Höhe der Fahrtprämie, die jetzt ausschließlich für Schiffe französischer Herkunft gewährt wurde, mußten den französischen Werften alle Bestellungen der französischen Reeder zufließen, wenn sie eben nicht im Hinblick auf die ihnen geschaffene Monopolstellung auch Monopolpreise verlangt hätten (30 bis 50 % mehr als die englischen Werften!). Auf diese Weise mußte den bei

inländischen Werften bestellenden französischen Reedern oft ein sehr erheblicher Teil der ihnen eventuell zustehenden Fahrtprämien entgehen. Die Kalkulation, die der Reeder, der doch auch zu rechnen versteht, nun anstellt, ist folgende: die Fahrtprämie entgeht mir in jedem Falle, ob ich im Auslande oder im Inlande mein Schiff kaufe; im ersteren Falle infolge Gesetzesvorschrift, im zweiten infolge der exorbitanten Preise, die ich den heimischen Werften bezahlen muß. Kaufe ich im Inlande, so muß ich für Amortisation, Zinsen und Versicherung höhere Beträge aufwenden, als wenn ich im Ausland kaufe; ich stehe mich also besser, wenn ich auf die Fahrtprämie verzichte und mich ans Ausland wende. Einen klaren Überblick darüber, wieviel von der Fahrtprämie dem Reeder schließlich noch verblieb, soll eine Tabelle geben, die von einem Vertreter der Schiffbauindustrie (Duprat) einer außerparlamentarischen Kommission vorgelegt wurde, und die von den französischen Schriftstellern unverändert gebracht wird,[1] mit dem Bemerken, daß „ihre Richtigkeit nie bestritten worden sei und nicht bestritten werden könne“. Und doch bestreiten wir die Richtigkeit. Der Aufstellung ist ein Dampfer von 3000 Bruttotons französischer Konstruktion zu Grunde gelegt, sein normaler (englischer) Preis mit 1 000 000 frs angenommen. Legt er während zehn Jahren durchschnittlich jährlich 35 000 Meilen zurück, so erhält er eine Fahrtprämie von insgesamt 927 360 frs; Amortisation, Zins, Versicherung sind mit einem Prozentsatz von 17,75 jährlich[2] in Ansatz gebracht. Beträgt der Preisunterschied 20 %, so hat der Reeder an die französische Werft 1 200 000 frs zu erlegen, d. s. 200 000 mehr als an die englische; außerdem hat er infolge dieses Preisunterschiedes ein Mehr an Zinsen, Amortisation und Versicherung zu zahlen, was bei 17,75 % in zehn Jahren 355 000 frs aus-

---

[1] z. B. Béroud S. 163 und viele andere; auch die jüngere Veröffentlichung (1912) von Morael S. 120.

[2] Im Durchschnitt der zehn Jahre — Amortisation 10 %, Zinsen 5 %, Versicherung 2,75 %.

macht. Der Reeder bezahlt also in diesem Falle sein Anrecht auf die Fahrtprämie mit 200 000 (Preisunterschied) + 355 000 (Zins etc.) = 555 000 frs; um diese Summe verringert sich für ihn die Fahrtprämie. Er erhält also statt 927 360 frs nur 372 360 frs d. s. 40,2 % der Prämie, der Schiffbauunternehmer 200 000 frs d. s. 21,6 %: Der Rest von 38,2 % (355 000 frs) fließt in die Kassen der Geldverleiher und Versicherungsgesellschaften. Wir bringen hierunter die Tabelle Duprat's zur Darstellung; sie bringt einerseits den Preisunterschied in den Gestehungskosten des Schiffes von der Fahrtprämie nicht in Abzug, andererseits schiebt sie dem Schiffbau einen allzugroßen Prozentsatz an den Fahrtprämien zu, indem sie übersieht, daß der Löwenanteil für die Geldverleiher und Versicherungsgesellschaften abfällt.

Preis	Mehrausgaben des Reeders aus dem Preisunterschied	Prämienanspruch	Dem Reeder verbleiben	In % erhält von der Prämie	
				der Reeder	der Schiffbauer
1 000 000 frs normal	keine	927 360	927 360	100	0
1 200 000 frs (20 % Pr. U.[1])	355 000 frs[2]	„	572 360	62	38
1 300 000 frs (30 % Pr. U.)	532 500 „	„	394 860	42	58
1 400 000 frs (40 % Pr. U.)	710 000 „	„	217 360	23	77
1 500 000 frs (50 % Pr. U.)	887 500 „	„	39 860	4	96

[1] Pr(eis) U(nterschied).

[2] $\frac{17{,}75 \times 10 \times 200\,000}{100}$.

Um zutreffend zu sein, müßte die Tabelle folgendermaßen sich gestalten:

Preis	Prämienanspruch	Mehrausgaben des Reeders aus		Dem Reeder verbleiben	In % erhalten von der Prämie		
		Preisunterschied an Werft	Amortisation usw. an Geldverleiher		die Werft	der Reeder	der Geldverleiher
1 000 000 frs (normal)	927 360	keine	keine	927 360	0	100	0
1 200 000 „	„	200 000	355 000	372 360	22	40	38
1 300 000 „	„	300 000	532 500	94 860	32	10	58
1 334 184 „	„	334 184[1]	593 176	0	36	0	64

Das ist ein ganz anderes Bild! Während Duprat zu dem Resultate kommt, daß der Reeder bei einem Preisunterschied von 50 % immerhin noch 4 % der Prämie behält, gelangen wir zu dem Ergebnis, daß er bereits bei einem Preisunterschied von 33,4 % überhaupt nichts mehr behält! Es ist dies der Grenzfall, wo der Reeder seine Mehrkosten durch die Prämie gerade decken kann. Ist der Preisunterschied größer als 33,4 % und kauft der Reeder dessenungeachtet im Inlande, so fährt er trotz der Fahrtprämie ungünstiger als wenn er im Auslande kauft, da der Mehrbetrag für Anschaffung des Schiffes und Verzinsung usw. des höheren Kapitalaufwandes den Prämienbetrag übersteigt.

c. Die Wirkung des Gesetzes.

Auf Grund des 1881er Gesetzes wurden für die französische Handelsmarine vom 29. I. 81 bis 29. I. 93 insgesamt 122 715 719 frs an Prämien ausbezahlt.

Davon waren:

31 676 281 frs Bauprämien und
91 039 438 frs Fahrtprämien.

---

[1] $X + \frac{177{,}5 \times X}{100} = 927\,360.$

1. Die Seeschiffahrt.

Von den 91 Millionen Fahrtprämien wurden 17 523 536 als Halbprämien an Schiffe fremden Ursprunges gezahlt, während auf die Schiffe französischen Ursprunges 71 667 222 entfallen. Der große Unterschied zwischen den beiden Beträgen erklärt sich daraus, daß nach Absatz V, Artikel 9 des Gesetzes die vor dem 29. I. 81 franzisierten fremden Schiffe wie solche französischen Ursprunges behandelt wurden d. h. die volle Prämie erhielten.[1] Wie sich die Prämien auf die einzelnen Jahre verteilen, ergibt sich aus folgender Tabelle:

Die Fahrtprämien 1881—92:

Jahr:	An Schiffe franz. Ursprunges:	An Schiffe fremden Ursprunges (Halbprämien):	Insgesamt:
1881	2 851 480 frs	129 415 frs	2 980 895 frs
1882	5 616 212 „	842 305 „	6 458 517 „
1883	6 734 744 „	1 730 548 „	8 465 292 „
1884	7 010 402 „	1 578 931 „	8 589 333 „
1885	6 211 696 „	1 355 586 „	7 567 282 „
1886	6 220 211 „	1 358 139 „	7 578 350 „
1887	6 689 702 „	1 348 082 „	8 213 483 „
1888	6 689 702 „	1 501 761 „	8 191 463 „
1889	6 791 428 „	1 695 103 „	8 486 531 „
1890	6 102 231 „	1 916 359 „	8 018 590 „
1891	5 276 534 „	2 086 093 „	7 362 627 „
1892	5 297 182 „	1 981 214 „	7 278 396 „
1893 (1 Monat)			1 848 680 „
Summe:	71 667 222 frs	17 523 536 frs	91 039 438 frs

Eine Vermehrung der Gesamttonnage der französischen Handelsmarine haben die Prämien nicht zur Folge gehabt,[2] und die in dieser Richtung gehegten Hoffnungen sind enttäuscht worden. Ein Vergleich der Bestände Ende 1880 und Ende 1892 ergibt sogar einen leichten Rückgang, von

[1] Oben S. 57, Anm. 2.

[2] S. Anhang.

919 Tausend auf 906 Tausend Tons. Doch hat sich trotz dieses Rückganges der Tonnage die Transportleistungsfähigkeit ganz erheblich gesteigert: von 1475 Tausend Seglertons auf 1904 Tausend,[1] das ist ein Mehr von 429 Tausend Tons! Während 100 Tons der Tonnage 1880 eine Leistungsfähigkeit von 160,5 Seglertons aufweisen, steigerte sich dieselbe auf 210 im Jahre 1892[2]. Die Vermehrung der Dampfer, die diese Steigerung der Leistungsfähigkeit hervorrief, erfolgte von 278 Tausend auf 499 Tausend Tons, d. i. eine Vermehrung der Leistungsfähigkeit um 663 Tausend Tons; in demselben Zeitabschnitt sank allerdings die Gesamttonnage der Segler von 641 Tausend Tons auf 407 Tausend; doch vermochte dieser Abgang von 234 Tausend Tons nicht das Mehr von 663 Tausend Leistungsfähigkeit der Dampfer aufzuheben. Das ist die eine Folge des Prämiengesetzes von 1881: die absolute Zunahme der Transportleistungsfähigkeit der Handelsmarine um fast eine halbe Million Registertons! Dieser Effekt wurde sehr rasch gleich in den ersten Jahren erzielt. Auch relativ ist die Leistungsfähigkeit gestiegen, insofern 100 Tons der Tonnage eine größere Leistungsfähigkeit am Ende als am Anfang der Periode besaßen. 100 Tons Tonnage entsprachen nämlich einer Leistungsfähigkeit von Seglertons:

1875: 140	1881: 168	1887: 204
1876: 141	1882: 185	1888: 206
1877: 147	1883: 193	1889: 206
1878: 151	1884: 199	1890: 206
1879: 155	1885: 198	1891: 210
1880: 160	1886: 201	1892: 210

Diese Steigerung der Leistungsfähigkeit, wie sie in obigen Zahlen zum Ausdruck kommt, ist durch den Übergang vom

[1] 1884 betrug sie 2055 Tausend Tons.

[2] Die durchschnittliche Leistungsfähigkeit von 100 Tons Tonnage betrug 149 Seglertons in der Periode 1873/80 und 199 in der Zeit 1881/92. In England betrug die Leistungsfähigkeit von 100 Tons Tonnage: 1880: 167 Seglertons, 1890: 267; in Frankreich in denselben Jahren 160 und 206; in Deutschland 135 und 195.

Seglerbetrieb zum vorwiegenden Dampferbetrieb hervorgerufen: das erste Prämiengesetz hat diesen Übergang zweifellos beschleunigt. Wie stark die Veränderung in Frankreich vor sich gegangen ist, erhellt aus folgender Zusammenstellung der Indexnummern für die Dampfertonnage in Beziehung auf die Tonnage 100 der Segler der Handelsmarinen Englands, der Vereinigten Staaten, Deutschlands und Frankreichs für die Jahre 1873, 80 und 90.[1]

Auf 100 Tons Segler kamen Tons Dampfer:

in	im Jahre 1873:	1880:	1890:
England	32	51	138
Vereinigte Staaten . .	43	19	26
Deutschland	16	21	90
Frankreich	26	51	**160**

Frankreich war also in jener Zeit den andern schiffahrttreibenden Nationen bei weitem voraus. Ob und inwiefern das Verlassen des Seglerbetriebs und der Übergang zum vorwiegenden Dampferbetrieb für eine bestimmte Handelsmarine ökonomisch richtig und wünschenswert ist, ist eine Frage, die sich ohne weiteres nicht beantworten läßt. In Betracht zu ziehen sind dabei insbesondere die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, speziell die Art und die Menge seines Ein- und Ausfuhrgutes, die Rolle, welche die Handelsmarine im Zwischenhandel anderer Länder zu spielen berufen ist oder zu spielen sich vorgenommen hat, sowie die privatwirtschaftlichen Verhältnisse der schiffahrttreibenden Kreise. Doch können wir aus der Tatsache, daß die Tendenz der Bevorzugung des Dampferbetriebs in der französischen Handelsmarine schon vorher unter den ungünstigen Verhältnissen der Periode 1872/80 ziemlich stark sich bemerkbar machte, sowie aus der ferneren Tatsache, daß aus der veränderten Betriebsform sich Mißstände nicht ergeben haben, schließen, daß der Übergang von dem einen Betriebsmittel zum andern in den

[1] Berechnet aus dem von Bureau Veritas veröffentlichten Zahlenmaterial, das nur Schiffe von über 50 Tons berücksichtigt. Le Roux de Bretagne, S. 153.

wirtschaftlichen Verhältnissen begründet war und darum gerechtfertigt erscheint.

Unter der Herrschaft des ersten Prämiengesetzes wurden insgesamt 723 Tausend Tons netto franzisiert. Der jährliche Durchschnitt mit etwas über 60 200 Tons stand nicht so sehr viel über dem jährlichen Durchschnitt von 52 000 Tons der Periode 1872/80. Aber — und das ist ein weiterer großer Erfolg des Gesetzes — die Franzisierungen der Jahre 1881/92 betrafen durchweg neue, bei ausländischen oder inländischen Werften bestellte Schiffe, während ein ganz großer Prozentsatz der Franzisierungen von 1872/80 sich auf alte, von ausländischen Reedereien gekaufte Schiffe bezog.[1] Angereizt durch die Prämien haben die französischen Reeder ihr Schiffsmaterial verjüngt. In welch' umfassendem Maße dies geschah, erhellt daraus, daß trotz der Neueinstellung von 723 Tausend Tons die Gesamttonnage von 919 auf 906 Tausend zurückgegangen ist, ohne daß außerordentliche Verluste durch Unfälle zu verzeichnen gewesen wären. Nicht zu übersehen ist ferner die gelegentlich dieser Neueinstellungen vorgenommene Änderung des Betriebes durch die Vermehrung der größern Schiffseinheiten. Im Jahre 1881 wies der Schiffsbestand an Dampfern von 1000 und mehr Tons 117 Stück mit insgesamt 182 981 Tons auf; 1892 war der Bestand an Schiffen derselben Kategorie auf 183 mit 352 213 Tons gestiegen, d. i. eine absolute Zunahme der Fahrzeuge um 66 und der Tonnage um 169 232! Aus diesen Zahlen geht des weitern hervor, daß auch die Durchschnittsgröße der einzelnen Dampfer dieser Kategorie sich nicht unwesentlich gehoben hat, von 1563,9 auf 1924,7 Tons!

Das sind die großen Veränderungen, die unter der Geltung des ersten Prämiengesetzes im Material der französischen Handelsmarine eintraten, und die man dem Einflusse der Prämien zuschreiben kann. Die Ansichten der französischen Sehriftsteller und Politiker sind geteilt: die

[1] S. oben S. 32.

einen behaupten, auch ohne die Prämien würden die geschilderten Umwandlungen, als im Zuge der Zeit liegend und der notwendigen Entwickelung entsprechend, eingetreten sein und erklären darum die Fahrtprämien für überflüssig [1]; andere glauben, daß die französischen schiffahrttreibenden Kreise ohne die Fahrtprämien nicht imstande gewesen wären ihr Material zu verjüngen und zu modernisieren; diese letzteren loben daher die Fahrtprämien als das richtige Mittel, das zu richtiger Stunde angewandt wurde. Wir sind der Ansicht, daß infolge der Prämien die Entwickelung, die wohl auch ohne sie sich eingestellt hätte, wesentlich beschleunigt und in wesentlich stärkerem Maße herbeigeführt wurde.

Soviel über den Schiffsbestand der französischen Handelsmarine und über die durch das Prämiengesetz hervorgerufenen Veränderungen! Welches war nun der Einfluß des Gesetzes auf die Tätigkeit der derartig unterstützten Handelsmarine, auf die Handelsschiffahrt? Zweckmäßiger Weise unterscheiden wir in dieser vornehmlich statistischen Untersuchung Schiffsverkehr und Warenverkehr zur See.[2]

---

[1] So insbesondere Caillaux.

[2] Der Schiffsverkehr beobachtet den Gesamtrauminhalt (netto) der beladenen Schiffe, die in französischen Häfen ein- und ausgehen; die Zahlen des Warenverkehrs geben die Gewichtstonnen der auf diesen Schiffen bewegten Waren an. Aus beiden Zahlen läßt sich ein genaues Bild von der wirtschaftlichen Tätigkeit der Schiffe nicht erzielen: es läßt sich insbesondere nicht ersehen, wieweit der nutzbare Raum des Schiffes ausgenützt ist, ob dieses ganz oder nur teilweise beladen ankommt oder in See geht; ferner bleibt die Entfernung, auf welche die Beförderung der Güter erfolgt (Tonnenkilometer), völlig außer Betracht; es entzieht sich außerdem jeder Beobachtung, was das Schiff im internationalen Zwischenverkehr (zwischen nichtfranzösischen Häfen) befördert hat. Die offizielle Statistik Frankreichs (Direction générale des douanes: Tableau général du commerce et de la navigation, 2 Bde. jährlich) befaßte sich bis 1896 bezüglich des Warenverkehrs nur mit dem Werte der beförderten Güter, nicht mit den Gewichtstonnen; erst von 1896 ab sind die Gewichtstonnen und der auf die einzelnen Flaggen entfallende Teil statistisch erfaßt. Wie wesentlich es ist, nicht nur den Schiffsverkehr, sondern auch den

Einzelne französische Schriftsteller haben ihren Untersuchungen über den Schiffsverkehr den Gesamtschiffsverkehr in den französischen Häfen zu Grunde gelegt. Wir halten dies — im Verein mit andern — nicht für richtig; da nämlich diese Untersuchung festzustellen haben wird, welches die Anteilnahme der französischen und welches die der fremden Flaggen war, sind alle Fahrten aus der Betrachtung auszuschalten, in denen die fremde Flagge ausgeschlossen ist. Das sind für die ganze Periode des Prämiengesetzes insbesondere die französische Küstenfahrt und die Hochseefischereifahrten,[1] wozu gegen Ende der Periode noch die der Küstenfahrt gleichgeachtete Fahrt zwischen Algerien[2] und dem Mutter-

---

Warenverkehr nach Gewichtsmengen zu berücksichtigen, geht aus folgendem Beispiel hervor: von zwei Dampfern A und B habe ersterer 1000, letzterer 2000 Tons Gehalt. Jeder mache dieselbe Fahrt: A mit voller Ladung, B mit $^1/_4$ Ladung: im Schiffsverkehr figuriert A mit 1000, B mit 2000. Beträgt das eine Registerton füllende Gewicht 800 kg, so erscheint A im Warenverkehr mit 800 000, B mit 400 000. Im ersten Falle (Schiffsverkehr) verhält sich A : B = 1 : 2; im zweiten (Warenverkehr), wie 2 : 1. Gerade so ist die Sache, wenn wir statt des Schiffes A die französische Flagge setzen und statt B eine oder alle fremden. In diesem Falle wird das Bild der Wirklichkeit noch viel entsprechender, weil die fremden Schiffe fast nur Teilladungen nach Frankreich bringen oder (mehr noch) dort holen. Schließlich verdient noch hervorgehoben zu werden, daß die im Gesamtschiffsverkehr figurierenden Zahlen von nur relativem Werte sind. Eine internationale Regelung des Schiffsvermessungsverfahrens ist bislang nicht erfolgt; doch werden die Meßbriefe der einzelnen Staaten bei verbürgter Gegenseitigkeit ohne weiteres anerkannt: das muß Unstimmigkeiten zur Folge haben, wenn, was wirklich der Fall ist, die Meßverfahren voneinander abweichen. Die Zahlen des Warenverkehrs, die auf dem Gewicht der beförderten Güter basieren, unterliegen einer solchen Fehlerquelle nicht.

[1] Von der Hochseefischerei sind fremde Flaggen de facto ausgeschlossen wegen der den heimischen Fischereidampfern gezahlten Prämien, sowie wegen des hohen Zolles auf fremde Fischereiprodukte, s. oben S. 60, Anm. 1.

[2] Gesetz vom 2. IV. 1889. Zu voller Wirkung kam dies Gesetz erst vom 4. Oktober 1893 ab, da bis zu diesem Tage noch die Handelsverträge mit Spanien und Belgien liefen, und die andern Staaten auf Grund der

lande, sowie die Fahrt von Tunis[1] nach Frankreich kam. Schaltet man diese direkt oder indirekt der französischen Flagge vorbehaltenen Fahrten aus, so erhält man den „Schiffsverkehr in internationaler Konkurrenz.“ In der uns interessierenden Zeit von 1875 bis 1892 zeigt dieser Schiffsverkehr im wesentlichen steigende Tendenz.[2] Die Rückgänge der Jahre 1884, 1885 und 1889 sind auf die wirtschaftlichen Depressionen dieser Jahre zurückzuführen, während der außergewöhnliche Hochstand des Jahres 1891 durch das Streben der französischen Importeure hervorgerufen ist, vor Inkrafttreten des neuen hochschutzzöllnerischen Tarifs von 1892 noch zu den niedrigeren alten Sätzen sich auf längere Zeit zu versehen; diesem Hochstand mußte notwendigerweise im folgenden Jahre 1892 ein Sinken folgen.

An der allgemeinen Steigerung des Schiffsverkehrs hat die französische Flagge teilgenommen. Ihre durchschnittliche prozentuale Anteilnahme ist von 27,5 der Periode 1875/80 auf 31,17 in der Periode 1881/92 gestiegen.[3] Dies fällt umsomehr ins Gewicht, als eine Menge französischer Schiffe aus der

---

Meistbegünstigung das Recht der Fahrt zwischen Frankreich und Algerien mitgenossen. — Übrigens hat man sich im Hinblick auf die in den letzten Jahren häufigen Streiks der Seeleute genötigt gesehen, die Regierung durch Gesetz vom 22. Juli 1909 zu ermächtigen, zeitweise die Anwendung dieses Gesetzes vom 2. IV. 1889 zu suspendieren (wie auch die des Gesetzes vom 19. Juli 1890. S. Anm. 2). Caillaux hat darauf hingewiesen (Verhandlungen der Deputiertenkammer vom 10. XII. 1901), daß die algerischen Frühfrüchte und Gemüse jetzt vornehmlich auf nichtfranzösischen Schiffen nach London und von da nach Paris geschafft werden!

[1] Der Ausschluß der fremden (selbst der tunesischen!) Flaggen bei der Fahrt von Tunis nach Frankreich ist durch zolltarifarische Maßnahmen erreicht. Das Gesetz vom 19. Juli 1890 (modifiziert 19. Juli 1904) gewährt den hauptsächlichsten tunesischen Landesprodukten Zollfreiheit und garantiert den minder wichtigen den niedrigsten Zollsatz, wenn die Einfuhr direkt aus einem von zehn bestimmten Häfen und auf französischen Schiffen erfolgt.

[2] S. Anhang

[3] S. Anhang.

internationalen Küstenfahrt gezogen und in die Überseefahrt eingestellt wurden und somit viel weniger oft in französischen Häfen erscheinen konnten (während sie unterdessen nichtsdestoweniger vielleicht größere, wichtigere und rentablere Transporte bewirkten als die an ihre Stelle getretenen fremden Schiffe). Oben[1] bei der Kritik der Fahrtprämien haben wir diesen Punkt schon berührt und mit Zahlen belegt und können daher auf das dort Gesagte verweisen.

Im Schiffsverkehr Frankreichs verhalten sich die fremden Flaggen zur französischen durchschnittlich bei der Einfuhr wie 2 : 1 (auch wie 3 : 1), bei der Ausfuhr wie 1 : 1. Da nun im französischen Warenverkehr zur See die Gewichtsmengen bei der Einfuhr zu denen der Ausfuhr sich wie[2] 4 : 1 verhalten, so ist es klar, daß die fremden Flaggen einen erheblichern Teil der französischen Transporte besorgten als die heimische Flagge. Es ist die Flagge des Warenursprungslandes, die sich nicht verdrängen läßt. Das liegt einmal daran, daß der fremde Exporteur naturgemäß die Flagge seines Landes bevorzugt, hat aber auch noch andere Gründe, auf die wir erst an anderer Stelle eingehen können.

Mehr als alles statistische Zahlenmaterial, das für diese Periode doch nur unvollkommen ist, illustriert die Wirkung des Prämiengesetzes von 1881 auf die französische Schiffahrt die Tatsache, daß es im Jahre 1881 in Frankreich nur zwei nichtsubventionierte regelmäßige Dampferlinien gab, während 1891 es deren 19[3] waren.

2. Der Schiffbau.

In der Zeit von 1872 bis 1880 (inkl.) wurden 470 Tausend Tons in Frankreich nationalisiert; davon waren auf franzö-

[1] S. 71/72.

[2] durchschnittlich.

[3] Fünf Linien nach Brasilien und dem La Plata, je drei nach New-York und dem Senegal, zwei nach der Westküste Afrikas, je eine nach Tonkin, Chile-Peru, Réunion-Tamatave-Mauritius, Neuorléans, Mexiko und den Antillen, sowie nach Colombia.

sischen Werften gebaut 281 Tausend, auf ausländischen 189 Tausend. Unter der Geltung des ersten Prämiengesetzes wurden insgesamt 733 Tausend Tons dem französischen Schiffsbestand einverleibt; davon erstellten die französischen Werften[1] 363 Tausend Tons, die ausländischen[2] 370 Tausend. Die Fahrtprämien haben also den erstrebten Erfolg, die Reedereien anzureizen ihren Bedarf vornehmlich beim französischen Schiffbauer zu decken, nicht gehabt, insbesondere hat auch die ganz speziell diesem Zwecke dienende Doppelprämie versagt. Im Vergleich zur Periode 1872/80 ist die prozentuale Anteilnahme der französischen Werften an den Lieferungen für die heimische Handelsmarine um 10,3 (von 59,8 % auf 49,5 %) zurückgegangen. Noch ungünstiger wird das Bild für die französischen Werften, wenn man die Dampfer der subventionierten Linien — insgesamt 124 Tausend Tons —, die in Frankreich gebaut werden müssen,[3] außer Betracht läßt. In diesem Falle stehen den ausländischen 370 Tausend Tons nur 239 Tausend französische gegenüber; die prozentuale Anteilnahme der französischen Werften beträgt dann 32,6, gegen die vorhergehende Periode ein Rückgang um 20,3! Dieses Vorgehen, das Ausschalten der subventionierten Dampfer, halten wir nicht für berechtigt, da es schließlich ganz gleichgültig ist, aus welchem Motiv der Besteller sich an eine französische Werft wendet, ob aus freien Stücken oder weil er sich vorher vertraglich dazu verpflichtet hat; ferner werden die Bauprämien ja auch für diese Schiffe gewährt und dürfte es kaum angehen, Schiffe von der Betrachtung auszuschalten, wenn man andererseits den Untersuchungen die Gesamtsumme der Bauprämien zu Grunde legt; außerdem figurieren diese subventionierten Schiffe auch in den Zahlen für 1872/80 und ist es schon deshalb nicht angängig sie für 1881/92 wegzulassen.

[1] S. Anhang.

[2] S. Anhang.

[3] Diese Bestimmung wird regelmäßig in das den Verträgen zwischen Fiskus und Schiffahrtsgesellschaft beigefügte Lastenheft aufgenommen.

Der Rückgang der prozentualen Anteilnahme der französischen Werften an den Lieferungen für die heimische Reederei ist bemerkenswert. Als einer der Faktoren, die ihn hervorgerufen haben, ist zweifellos die zeitliche Begrenzung der Fahrtprämien auf zehn Jahre vom Promulgierungstage des Gesetzes an anzusehen. Bald nach Promulgierung des Gesetzes liefen bei den französischen Werften zahlreiche Bestellungen ein: einen Teil derselben konnten die Schiffbauunternehmer sofort in Erledigung nehmen, allerdings unter Setzung der erforderlichen Fristen von achtzehn bis vierundzwanzig Monaten. Ein anderer Teil mußte bei der noch geringen Leistungsfähigkeit der französischen Werften zurückgestellt werden, konnte also auf Erledigung erst nach sechsunddreißig bis achtundvierzig Monaten rechnen. Bis ein solches Schiff dann franzisiert wurde und in See gehen konnte, waren fünf Jahre der Geltung des Prämiengesetzes verstrichen, das Schiff trat nur noch fünf Jahre lang in den Genuß der Doppelprämie. Konnte der Reeder nicht warten (z. B. wenn er ein verloren gegangenes Schiff rasch ersetzen wollte, um keine fremde Konkurrenz aufkommen zu lassen), so mußte er sich an eine englische Firma wenden, die ihm jederzeit sofort ein passendes Schiff zu liefern vermochte. Tat er dies in den ersten Jahren der Geltung des Prämiengesetzes, so strich er neun bis zehn Jahre lang die Halbprämie ein. Die Differenz zwischen der fünf Jahre lang genossenen Ganzprämie und der zehn Jahre lang erhaltenen Halbprämie ist nicht so groß, daß sie den Reeder anreizen könnte, auf die sofortige Einstellung des benötigten Schiffes zu verzichten und fünf Jahre zu warten. In unserm Beispiel[1] würde die Differenz zu Gunsten des Schiffes französischen Ursprunges 22 500 frs betragen, eine Summe, durch die kein Reeder sich verleiten lassen wird, fünf Jahre lang der Konkurrenz das Feld zu überlassen, ganz abgesehen

[1] oben S. 62. Frachtdampfer von 1000 Nettotons, der durchschnittlich an 300 Tagen des Jahres 36 000 Seemeilen zurücklegt. Fünfjährige Ganzprämie 252 000 frs; zehnjährige Halbprämie 229 500 frs.

davon, daß bei den billigern englischen Preisen diese 22 500 frs durch ersparte Amortisation und Versicherung ausgeglichen — eventuell mehr als ausgeglichen werden konnten. So kam es, daß in den ersten drei Jahren mehr Nettotons ausländischen als inländischen Ursprungs eingestellt wurden.[1] In der Zeit von 1884 bis 1889 standen dann die Franzisierungen von Schiffen französischen Ursprunges über denen fremden Ursprunges, um von da ab nochmals unter dieselben zu sinken — wieder wegen der zeitlichen Begrenzung des Gesetzes, wozu diesmal allerdings noch der inzwischen verstärkte Preisunterschied zwischen französischen und englischen Bauten kam.

Betrachtet man die Durchschnittsgrößen der erstellten Dampfer nach ihrer Herkunft, so ist festzustellen, daß in den ersten Jahren des Gesetzes die Durchschnittsgröße der ausländischen Fahrzeuge bedeutend über der der inländischen stand.[2] Dieses Verhältnis hatte schon in der Periode 1875/80 vorgelegen und dauerte bis 1884. Zu erklären ist die Erscheinung einmal aus dem dringenden Bedürfnis der französischen Reederei nach unmittelbarer Einstellung großer Schiffe und dem Unvermögen der französischen Werften solche *sofort* zu liefern; dann aber auch aus der technischen Rückständigkeit und Unvollkommenheit der französischen Werften, die solche Einheiten zunächst überhaupt nicht herzustellen imstande waren. Allerdings nahmen die Schiffbauunternehmer unter dem Einfluß der Prämien sehr rasch eine Umgestaltung ihrer Betriebe vor, die ihnen die Herstellung großer Einheiten (insbesondere Dampfer) ermöglichte und das ist als eine günstige Wirkung des Prämiengesetzes auf den Schiffbau anzusprechen, die unter der Geltung dieses Gesetzes sich zwar nur in etwas (während der Jahre 1884/86) bemerkbar machte, die aber für ein kommendes neues Prämiengesetz die französischen Werften auf das Niveau der ausländischen, wenn nicht über dasselbe, zu heben geeignet war. Von 1887 ab ist wieder

[1] S. Anhang.

[2] S. Anhang.

ein Sinken der Durchschnittsgrößen der französischen Bauten zu verzeichnen, das auf dieselben Gründe wie das Sinken der Franzisierungen französischer Bauten zurückzuführen ist: auf die zeitliche Begrenzung der Fahrtprämien und insbesondere den steigenden Preis der französischen Konstruktionen.

Die einzige Wirkung, die das erste Prämiengesetz auf den französischen Schiffbau gehabt hat, ist also die, daß die französischen Werften wegen der gesteigerten Nachfrage der Reederei nach Dampfern[1] sich mehr dem Dampferbau zuwandten und die hierzu nötige Umgestaltung ihrer Betriebe vornahmen. In der Periode 1872/80 hatte der jährliche Durchschnitt der auf den französischen Werften erstellten Segler noch 23033,7 Tons betragen; 1881/92 belief er sich auf nur mehr 12128,3! Und den 8175,7 Tons Dampfer der erstgenannten Periode standen nun 18162,7[2] in der zweiten gegenüber! Das bedeutet eine Abnahme des Baues von Seglern um 47,3 % und eine Zunahme des Dampferbaues um 122,2 %!

Ein Wort noch über den 15prozentigen Kriegszuschlag.[3] Eine einzige Gesellschaft hat für zwei ihrer Dampfer die Berechtigung erworben. Daß nicht mehr Versuche gemacht wurden in den Genuß derselben zu kommen, lag daran, daß einmal die Anforderungen[4] des Marineministeriums sehr hohe waren, und durch die so bedingten Mehrausgaben der Mehrbetrag der Prämie aufgezehrt worden wäre; dann aber auch daran, daß wegen des geradezu ungeheuren Zeitverlustes, den die Vorlage der Pläne, die Rückfragen und schließlich die Begutachtung durch das Marineministerium mit sich brachten, bei der ungünstigen zeitlichen Begrenzung der Gesetzesdauer die Reeder kein Interesse daran haben konnten.

---

[1] Oben S. 78 f. Nicht die Bauprämien, sondern vielmehr die Fahrt- d. h. die Doppelprämien haben also diese Wirkung gehabt!

[2] Ebenfalls jährlicher Durchschnitt.

[3] Oben S. 58.

[4] Ministerialverordnung vom 8. Februar 1884.

Literaturübersicht.

Wir geben im Folgenden eine Übersicht über das gesamte Material und führen auch die Werke an, die uns nicht vorgelegen haben. Diese sind mit einem * gekennzeichnet.

I. Geschichte.

Außer den folgenden speziell historischen Werken enthalten auch die meisten der Spezialwerke Rückblicke, die manchmal sehr eingehend gehalten sind.

Block Maurice, Dictionnaire de l'administration. 2 Bde., 1905. Histor. Einleitung zu Art.: Cabotage, Canaux, Douane, Invalides de la Marine, Marine marchande, Marine militaire, Navigation à vapeur, Navigation maritime, Péage, Pêche maritime, Ports maritimes, Rapatriement, Recrutement.

Chassériau, Précis historique de la marine française. 2 Bde., 1844/45.

Clément Pierre, Histoire de Colbert et de son administration. 2 Bde., 1874.

Clément Pierre, Lettres, instructions et mémoires de Colbert. 1868.

Garnier, Répertoire général de l'enregistrement. 5 Bde., 1878.

Girard Huber, Etude sur le rendement de l'inscription maritime comme source du recrutement des équipages de la flotte. 1908.

Hecht, Colberts Grundanschauungen. 1898 (in volksw. Abhdgn. der bad. Hochsch. I 2).

Joubleau Félix, Etudes sur Colbert. 2 Bde., 1856.

Lyon-Caen-Rénault, Traité de droit commercial. Bd. V u. VI, 1899.

Mazan, Les doctrines économiques de Colbert. 1900.

II. Allgemeine Handels- und Verkehrspolitik.

Amé, Les traités de commerce. 2 Bde., 1876.

*Baudin P., Forces perdues.

Borght R. van der, Handels- und Verkehrspolitik. 1900.

Derselbe, Schiffahrt, Schiffahrtspolitik (Elster, Wörterbuch II).

Derselbe, Verkehrswesen (Frankenstein Heckel, Hdwb. d. Stw. I Bd. VII).

Cohn Gustav, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens. 1898.

Derselbe, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. 1900.

Derselbe, Zur Geschichte des deutschen Finanz-, Verkehrs- und Verwaltungswesens. 1905.

*Guyot Yves, Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires. 1903.

Helfferich, Handelspolitik. 1901.

Lexis, Die französischen Ausfuhrprämien. 1870.

Lusensky F., Der zollfreie Veredelungsverkehr. 1903.

*De Préandeau, La crise des transports de 1883 à 1885.

Sax E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2 Bde. 1878/79.

Thiesz K., Deutsche Schiffahrt u. Schiffahrtspolitik der Gegenwart. 1908.

v. Weichs-Glon, Das finanzielle u. soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. 1894 (Ztschr. f. d. ges. Stw.).

III. Spezialwerke.

*Avenel, Le mécanisme de la vie moderne: les Compagnies de navigation. 1897.

*Baasch Dr. Ernst, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffsbaues. 1899.

Baut H., Les droits auxquels sont soumis les navires dans les ports français. 1900.
Bazin Léon, La legislation protectrice de la marine marchande. 1913.
Béroud Léon, Etude économique sur la marine marchande française. 1904.
Béllecroix, Rapport entre la Batellerie et les ports de commerce maritime. 1892.
Block, Dictionnaire de l'administration. 2 Bde., 1905. S. ob. I.
Brault G., Taxes de tonnage et droits de quai. 1900.
*Bureau M. L., Notre marine marchande est-elle en décadence? 1898.
*Champenois C., Armements maritimes. 1895, 2 Bde.
Chassériau, De la protection de l'industrie des constructions navales. 1901.
*Colin Ambroise, La navigation française au XIX. siècle. 1902.
*Colson, Tarifs et transports. 1890.
*Cordemoy Camille, Les ports modernes. 1900.
*Coste Caston, Le problème de la marine marchande. 1909.
*Dagnaud, La condition des ouvriers des arsénaux de la marine. 1904.
Daney Edouard, Etude sur la protection de la marine marchande française. 1908.
Devers Auguste, La politique commerciale de la France depuis 1860. Schr. d. V. f. Soc. pol. LI.
*Dollot Henri, La question des primes à la navigation en France et en Allemagne. 1904 (Revue politique et parlementaire).
Douillard Maxime, Les loyers des gens de mer. 1897.
Drouineau Marcel, Des taxes locales maritimes. 1902.
Durand Abel, La politique française à l'égard des ports maritimes sous la troisième République. 1904.
*Estier H., Des moyens de venir en aide à la marine marchande. 1898.

Fitger E., Schiffsbau und Seeschiffahrt in den letzten Jahren. 1892.

Derselbe, Die wirtschaftliche und technische Entwickelung der Seeschiffahrt (Schr. d. V. f. Soc. pol. C III).

Flament R., De la délimitation de la navigation maritime. 1908.

*Flamm Oswald, Deutscher Schiffbau. 1907.

*Fleury, La marine marchande. 1899.

Fraissaingea Louis, Le problème de la marine marchande. 1909.

Franke E., Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter (Schr. d. Vr. f. Soz. pol. C XIII) 1903.

*Friedrichson, Geschichte der Seeschiffahrt. 1899.

*Fron et Déléarde, La participation des inscrits maritimes au droit des accidents du travail ou l'assurance des gens de mer.

Gareau, La marine marchande française etc. 1903.

Gerville-Réache, Les subventions et les primes à la marine marchande en France et en Allemagne. 1908.

Gide Charles, La protection sans droits protecteurs. (Revue d'économie politique 1891.)

*Gougeard, Les arsénaux de la marine.

Greve W., Schiffahrtssubventionen der Gegenwart. 1903.

Groß Gustav, Die Staatssubventionen für Privatbahnen. 1882.

*Guyot Yves, La crise des transports. 1908.

Haarmann H. J., Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschiffahrt 1907.

Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwickelung. *Zitiert H. A. L.* 1907.

*Hammont et Lévarey, Les transports maritimes. 1898.

*Hamon G., La Prévoyance chez les marins. 1895.

Jaensch Dr. Georg, Die deutschen Dampfersubventionen. 1907.

*Lafitte Louis, Le principe d'une législation sur la marine marchande. 1901.

Lagaillarde Louis, Les primes à la marine marchande. 1903.
*Lambellin Roger, Notre marine marchande.
Lamotte, Les institutions nationales de prévoyance en faveur des marins et pêcheurs. 1900.
*La Porte, La marine marchande et la loi du 19 avril 1906.
*Lavisson A. de, La protection par les primes. 1900.
*Lefaivre Jules, Un nouveau système de primes à la navigation, Ligue maritime. 1905.
Lemée Albert, Etude économique sur la situation de la marine marchande française. 1896.
Lemée Pierre, Pourquoi et comment secourir notre marine marchande. 1904.
Paul Léon, Fleuves, canaux, chemins de fer. 1908.
Le Roux de Bretagne, Les primes à la marine marchande en France. 1900.
*Léveillé, Notre marine marchande.
Mauzaize, L'art de l'Allemagne de se créer une marine marchande au dépens d'autrui. 1908.
Morael Georges, La marine marchande et son personnel. 1912 (oder Ende 1911?)
Moufflet André, Les conditions de travail dans la marine marchande 1907.
Nancel-Pénard, Etude sur l'autonomie des ports de commerce. 1908.
Noguères Henry, Etude sur la situation des gens de mer. 1904.
Pawlowski, La crise de l'armement et l'inscription maritime (Journal des Débats 1909 Oktober).
*Pléssix Marcel, Navires et ports marchands. 1905.
Polis, Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter (C XIII Schr. d. Vr. f. Sozialpol.)
Prieur H., Essai sur le problème économique de la marine marchande. 1903.
Riquoir Antoine, L'encouragement des marines marchandes. 1906.

Rousiers, Paul de, La marine marchande française et le commerce maritime de la France. 1905 (Revue écon. internat.).

Roux J. Ch., Les grèves et l'inscription maritime. 1909 (Revue des deux mondes).

*Derselbe, Notre marine marchande. 1899.

Romet, Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs. 1901.

Royer-Collard, Les ouvriers des arsénaux. 1905.

*Sarraut Maurice, Le problème de la marine marchande, 1901.

Sayous, Le marin anglais. 1905.

Seilhac Léon de, Untersuchung über die Lage der französischen Handelsflotte und der französichen Seeleute (Schr. d. V. für Soc. Pol. C. III).

Schachner Robert, Das Schiffbaugewerbe. Bd. C VII Schr. d. V. Soz. Pol. 1903.

Schayé Paul Adrien, Primes et Subventions. 1900.

Schwarz und Dr. Ernst von Halle, Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande. 1902.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik C III.

Soé G., Notions sur la marine.

Thérasse, Institutions professionnelles coopératives 1899.

Trapénard J., L'établissement des Invalides de la Marine. 1906.

Ulrich Fr., Staffeltarife und Wasserstraßen. 1894.

Vaugélas, Armand de, La crise de la marine marchande. 1904.

Verneaux René, L'industrie des Transports maritimes. 1903.

Vigier Paul, Histoire de la politique de la France à l'égard de sa marine marchande depuis 1793. 1901.

v. Weichs-Glon, Untersuchung über die Grundlagen des Tarifwesens der Seeschiffahrt (Zeitschr. für die ges. Stw.) 1894.

Wiedenfeld K., Die nordwesteuropäischen Welthäfen (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde 1903).

IV. Offizielle Quellen und Gesetzessammlungen.

Brodmann E., Die Seegesetzgebung des deutschen Reiches. 1905.

Bulletin des lois de la République française.

Carpentier Adrien, Codes et Lois pour la France etc. 1909, mit Nachträgen bis 1912.

Isambert e. t. c., Recueil général des anciennes lois françaises.

Journal officiel de la République Française. Chambre. Sénat, annèxes et débats.

Lois et actes du gouvernement.

Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle. 1828—34.

Rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées: Notre réseau navigable. 1909.

Roger Augustin et Sorel Alexandre, Codes et lois usuels. 1870.

Valin R. Jos., Commentaire sur l'ordonnance de la marine. 1828.

V. Statistik.

Annuaire Chaix, Les principales Sociétés par actions. Jährlich ein Bd. seit 1891.

Bulletin de statistique et de législation comparée. (jährl.)

Hübner Otto, Geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. Bis 1912.

Kiaer, Statistique internationale de la navigation maritime.

Nauticus Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen seit 1900 jährlich.

Statist. Jahrbuch für das deutsche Reich.

Statistik des deutschen Reiches. Auswärtiger Handel. Seeschiffahrt.

*Statistique officielle de la navigation intérieure.

Tableau général du commerce et de la navigation de la France. Jährlich 2 Bände.

Lebenslauf.

Ich bin geboren am 13. III. 1881 als Sohn des Oberzollrevisors A. W. Guckenmuß zu Lagarde im lothringischen Kreise Château-Salins. Meine humanistische Ausbildung erhielt ich an den Gymnasien Altkirch und Mülhausen i. Els. Herbst 1901 bestand ich die Reifeprüfung in Mülhausen. 1901/05 hörte ich an den Universitäten München, Freiburg i. Br. und Straßburg i. Els. außer Geschichte und Philosophie insbesondere Jura und Staatswissenschaften. Von Ende 1905 bis Herbst 1909 war ich in Marseille (Südfrankreich) journalistisch tätig. 1909/10 genügte ich meiner Militärpflicht in Straßburg i. Els. 1911/12 hörte ich nochmals in Straßburg juristische und staatswissenschaftliche Vorlesungen.